

PRAKSISOVERSIGTER • SAMLET UDGAVE

Praksis inden for *færdselsret*

Spiritus- og vanvidskørsel – takster og frakendelse af førerret.

OVERSIGTER

7

AFGØRELSER

158

PERIODE

1994–2026

7 OVERSIGTER

Indhold

01	Frakendelse af førerret (færdselsloven §§ 125-128)	20 afg.
02	Køretøjers indretning, syn og tekniske mangler (færdselsloven §§ 67-79)	14 afg.
03	Motoransvar og pligter ved færdselsuheld	39 afg.
04	Narkotikakørsel (færdselsloven § 54 + lattergas)	24 afg.
05	Spirituskørsel (færdselsloven §§ 53, 117 a)	19 afg.
06	Standsnings, parkering og offentligretlig parkeringsafgift (færdselsloven §§ 28-30, 121-122 b)	29 afg.
07	Vanvidskørsel (færdselsloven §§ 117 d, 125, 126, 133 a)	13 afg.

Hver oversigt er et selvstændigt kapitel med introduktion, principper, gennemgang, lovgrundlag og citerede afgørelser. Titlerne er klikbare, og kapitlerne findes også som bogmærker i PDF-læseren.

01

PRAKSISOVERSIGT · FÆRDSELSRET

Praksisoversigt over frakendelse af førerret (færdselsloven §§ 125-128)

Betinget og ubetinget frakendelse, kørselsforbud, frakendelsestid og generhvervelse

Version 2 · Opdateret 27. jun. 2026 · 20 afgørelser · 2007-2025

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Frakendelse af førerretten er den centrale administrative retsfølge ved grove færdselsovertrædelser i dansk ret, reguleret i færdselslovens §§ 125-128. Systemet opererer med tre niveauer: betinget frakendelse (§ 125), kørselsforbud for førstegangserhververe (§ 127) og ubetinget frakendelse (§ 126). Retspraksis fra Højesteret, landsretterne og byretterne viser et gennemgående mønster, hvor frakendelse er en obligatorisk retsfølge i de opregnede tilfælde, og hvor domstolene kun i snævert afgrænsede tilfælde fraviger lovens automatiske sanktioner. Praksis berører desuden kørsel i frakendelsestiden (§ 117 a), generhvervelse (§ 132), alkolåsordningen og forholdet til straffelovens kumulationsregler.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01** Betinget frakendelse efter § 125, stk. 1, er en obligatorisk retsfølge i de opregnede tilfælde – domstolene har ikke skøn til at undlade frakendelse.
- 02** Klippekortordningen (§ 125, stk. 2) udløser betinget frakendelse ved tre kliprelevante overtrædelser inden for 3 år; klip der fejlagtigt ikke har udløst frakendelse, består fortsat og medregnes ved nye overtrædelser (U.2020.3215H).
- 03** Kørselsforbud efter § 127 er en obligatorisk retsfølge for førstegangserhververe inden 3 år og kan ikke erstattes af betinget frakendelse efter domstolens skøn (U.2009.1236H).
- 04** Ubetinget frakendelse efter § 126, stk. 1, udløses bl.a. ved spirituskørsel over 1,20 promille, THC over 0,009 mg/kg, hastighed på 200 km/t eller derover, hastighedsoverskridelse over 100 % ved kørsel over 100 km/t, særligt hensynsløs kørsel, overtrædelse af straffelovens § 253 og chikanøs politihindring.
- 05** Frakendelsestiden er lovfastsat: minimum 6 måneder ved ubetinget frakendelse, minimum 3 år ved spirituskørsel og narkotikakørsel, op til 10 år og i grove tilfælde for bestandig.
- 06** Personlige forhold – herunder risiko for tab af arbejde – kan ikke i sig selv begrunde en kortere frakendelsestid, når minimum er lovfastsat (U.2010.2382H).

- 07** § 126, stk. 2, om særligt formildende omstændigheder har et snævert anvendelsesområde og kan kun sjældent gøre en ellers ubetinget frakendelse betinget.
- 08** Ved samtidige fængselsstraffe for spirituskørsel og kørsel i frakendelsestiden fastsættes fællesstraffen efter modereret kumulation (straffelovens § 88), ikke absolut kumulation (U.2025.3355H).
- 09** Frakendelse for bestandig kræver kumulation af tre betingelser: grove kørselsfejl, alvorlig personskade og en dårlig færdselsforhistorie (§ 128, stk. 3).
- 10** Generhvervelse efter bestandig frakendelse kræver 'ganske særlige omstændigheder' efter § 132, stk. 1, og ny kriminalitet i frakendelsesperioden udelukker generhvervelse (AM2025.08.12H).
- 11** Kørsel i frakendelsestiden efter vanvidskørsel straffes med 20 dages ubetinget fængsel i førstegangstilfælde (§ 117 a, stk. 2, nr. 3).
- 12** Dansk frakendelse kan lovligt ske som opfølgning på udenlandsk dom for spirituskørsel uden at krænke ne bis in idem (Sag 108/2017).
- 13** Fradrag i frakendelsestiden gives for den periode, hvor førerretten allerede har været inddraget under anke.
- 14** For unge førere under 18/17 år regnes frakendelsestiden fra henholdsvis 18- eller 17-årsdagen (§ 128, stk. 4).

§ 1 Lovgrundlaget for frakendelse af førerretten

Frakendelse af førerretten er reguleret i [færdselslovens §§ 125-128](#) og udgør et tretrins-system:

- **Betinget frakendelse** (§ 125): Føreren frakendes førerretten på vilkår om en 3-årig prøvetid. Begås nyt frakendelsesudløsende forhold i prøvetiden, fastsættes en fælles ubetinget frakendelse.
- **Kørselsforbud** (§ 127): For førstegangserhververe inden 3 år træder kørselsforbud i stedet for betinget frakendelse. Førerretten inddrages, indtil ANT-kursus er gennemført og kontrollerende køreprøve bestået.
- **Ubetinget frakendelse** (§ 126): Førerretten frakendes i et bestemt tidsrum – mellem 6 måneder og 10 år, eller for bestandig.

[Rigsadvokatmeddelelsen om frakendelse af førerretten](#) samler retningslinjerne for anklagemyndighedens påstandsnedlæggelse og gennemgår systematisk de enkelte frakendelsesgrunde.

Frakendelsesreglerne suppleres af [§ 117 a](#), der kriminaliserer kørsel i frakendelsestiden, og [§ 132](#), der regulerer generhvervelse. Generhvervelse kræver som minimum kontrollerende køreprøve (- [kørekortbekendtgørelsens § 103](#)), og ved spiritus-/narkotikafrakendelser desuden gennemførelse af ANT-kursus ([ANT-kursusbekendtgørelsen](#)) og – ved grove tilfælde – deltagelse i alkolåsordningen (- [bekendtgørelse om deltagelse i en alkolåsordning](#)).

[Færdselsloven § 128](#)[Færdselsloven § 132](#)

§ 2 Betinget frakendelse og klippekortordningen (§ 125)

[Færdselslovens § 125, stk. 1](#) opregner de tilfælde, der udløser betinget frakendelse. De vigtigste er:

- **Nr. 1:** Tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden med skade eller fareforvoldelse.
- **Nr. 3:** Hastighedsoverskridelse over 60 % eller hastighed på 160 km/t eller derover; i vejarbejdszoner over 40 %.
- **Nr. 5:** Spirituskørsel under grænsen for ubetinget frakendelse (dvs. promille 0,51-1,20).
- **Nr. 6:** Narkotikakørsel med THC 0,003-0,009 mg/kg blod.
- **Nr. 8:** Øvrige tilfælde hvor frakendelse er begrundet i forseelsens beskaffenhed.

Klippekortordningen ([§ 125, stk. 2](#)) supplerer enkeltstående frakendelse med en kumulativ mekanisme: tre kliprelevante overtrædelser inden for 3 år udløser betinget frakendelse (**3-i-3-reglen**). For førstegangserhververe gælder **2-i-3-reglen** ([§ 125, stk. 3](#)), hvor to klip inden for de første 3 år efter kørekortserhvervelse udløser kørselsforbud.

Højesteret afklarede i [15/2020](#), at fejl fra anklagemyndighedens side ikke ophæver tidligere akkumulerede klip:

"Som lovens ordning er udformet, finder Højesteret imidlertid, at dette ikke fører til, at de tre klip, der burde have udløst frakendelse, herefter er bortfaldet. De består fortsat og vil i tilfælde af nye overtrædelser skulle medtages i grundlaget for betinget frakendelse, hvis de tidsmæssige betingelser er opfyldt."

Prøvetiden ([§ 125, stk. 4](#)) er 3 år fra endelig dom. Begås nyt frakendelsesudløsende forhold i prøvetiden, fastsætter retten en fælles ubetinget frakendelse efter [§ 126, stk. 1, nr. 7](#). [Rigsadvokatmeddelelsen om klippekortordningen](#) fastlægger retningslinjerne for, hvordan fjerde og efterfølgende overtrædelser behandles i forhold til klipsystemet.

LOV

[Færdselsloven § 125, stk. 1-4](#)

PRAKSIS

Højesteret · Højesteret fastslår: Fejl i bødeforelæg om førerretsfrakendelse ophæver ikke tidligere klip under klippekortordningen 30.06.2020

§ 3 Kørselsforbud for førstegangserhververe (§ 127)

Kørselsforbud efter [§ 127](#) er et særligt institut rettet mod førstegangserhververe. Hvis en forseelse, der ellers ville udløse betinget frakendelse, begås inden for de første 3 år efter førstegangserhvervelse af førerret, træder et kørselsforbud i stedet. Ved kørselsforbuddet inddrages førerretten, indtil føreren har gennemført særlig køreundervisning eller ANT-kursus og bestået kontrollerende køreprøve.

Højesteret fastslog i [SS-377/2008-HJR](#), at kørselsforbud er en **obligatorisk retsfølge** – domstolene kan ikke efter et skøn erstatte det med betinget frakendelse:

"Kørselsforbud må således ikke alene efter ordlyden af § 127, men også efter sammenhængen mellem § 127 og §§ 125 og 126 anses for en obligatorisk retsfølge i de tilfælde, som er opregnet i § 127."

Sagen vedrørte en bilist, der knap 4 måneder efter førstegangserhvervelse af kørekort begik en hastighedsoverskridelse på mere end 60 %. Landsretten havde omstødt byrettens kørselsforbud til betinget frakendelse, men Højesteret genindførte kørselsforbuddet.

Om begrebet **førstegangserhverver** har retspraksis ikke været entydig. Vestre Landsret fandt i UfR 2022.404V, at tidspunktet for erhvervelse af førerret til traktor var afgørende, mens en ældre landsretsdom (TfK 2011.189) lagde vægt på forarbejdernes tilkendegivelse om, at kun kørekort til motorkøretøj (bil/motorcykel) er relevant. [Rigsadvokatmeddelelsen](#) anbefaler, at anklagemyndigheden fortsat lægger forarbejdernes forståelse til grund og søger spørgsmålet afklaret ved fornyet prøvelse.

Kørselsforbudsordningen omfatter **ikke** betinget frakendelse som følge af overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne eller reglerne om størst tilladte totalvægt, da § 127 ikke henviser til § 129 a, stk. 1, nr. 2.

LOV

Færdselsloven § 127

PRAKSIS

Højesteret · Højesterets afklaring af kørselsforbud som obligatorisk retsfølge for førstegangserhververe ved hastighedsoverskridelser

23.02.2009

Landsretten · Kørselsforbud idømt i stedet for betinget frakendelse grundet førstegangserhvervelse af kørekort

15.02.2008

Ubetinget frakendelse (§ 126) og særligt formildende omstændigheder

§ 4

§ 126, stk. 1 opregner 13 selvstændige grunde til ubetinget frakendelse. De mest praktiske er:

Nr.	Frakendelsesgrund	Minimumsfrakendelse
1	Spirituskørsel over 1,20 promille	3 år
2	THC over 0,009 mg/kg eller § 54, stk. 2, under skærpende omstændigheder	3 år
4	Forsætlig fareforvoldelse eller særligt hensynsløs kørsel	6 mdr.
5	Overtrædelse af straffelovens § 253 (efterladelse)	6 mdr.
6	Flere § 125-forhold i samme sag	6 mdr.
7	Nyt § 125-forhold i prøvetiden for betinget frakendelse	6 mdr.
10	Hastighed 200 km/t eller derover	3 år
11	Hastighedsoverskridelse over 100 % ved kørsel over 100 km/t	3 år
13	Chikanøs hindring af politi (straffelovens § 119, stk. 4)	3 år

§ 126, stk. 2 – Særligt formildende omstændigheder: Under særligt formildende omstændigheder kan retten gøre en ellers ubetinget frakendelse betinget. Højesteret fastslog i **U.2010.2382H**, at bestemmelsen har et snævert anvendelsesområde. Tiltalte var frakendt førerretten ubetinget for forsøg på spirituskørsel og påberåbte sig personlige og arbejdsmæssige forhold. Højesteret afviste dette:

"Heller ikke risikoen for, at T vil miste sit arbejde, eller det, der i øvrigt var oplyst om hans personlige forhold, kunne – på baggrund af det tilsigtede snævre anvendelsesområde for færdselslovens § 126, stk. 2 – føre til at førerretten alene blev frakendt betinget."

I [S-2882-23](#) fastslog Vestre Landsret i 2025 tilsvarende, at lang sagsbehandlingstid ikke udgør en særligt formildende omstændighed, der kan gøre en ubetinget frakendelse betinget.

I [SS-68/2022-HJR](#) afklarede Højesteret, at ubetinget frakendelse for kørsel i træet tilstand under skærpende omstændigheder ([§ 126, stk. 1, nr. 2](#)) ikke kræver en klinisk lægeundersøgelse – det er tilstrækkeligt, at føreren har haft konkret anledning til at indse sin manglende føreevne.

Letbanekøretøjer ([§ 126, stk. 3](#)): Ubetinget frakendelse kan også ramme førere af letbanekøretøjer, herunder ved kørsel i strid med jernbaneloven.

LOV

[Færdselsloven § 126, stk. 1-3](#)[Straffeloven § 253](#)

PRAKSIS

Højesteret · Højesteret stadfæster ubetinget frakendelse af førerret for kørsel i træthedstilstand

02.03.2023

Landsretten · Stadfæstelse af ubetinget frakendelse af førerretten: Lang sagsbehandlingstid ansås ikke for særligt formildende omstændighed

23.05.2025

§ 5 Frakendelsestidens længde (§ 128) og bestandig frakendelse

[Færdselslovens § 128](#) fastsætter rammerne for frakendelsestiden:

- **Stk. 1:** Hovedreglen: mellem 6 måneder og 10 år.
- **Stk. 2:** Mindst 3 år ved spirituskørsel, narkotikakørsel og [§ 126, stk. 1, nr. 10-13-tilfælde](#) (vanvidskørsel, 200+ km/t, politichikane).
- **Stk. 3:** Bestandig frakendelse ved grove kørselsfejl + alvorlig personskade + dårlig færdselsforhistorie.
- **Stk. 4:** For unge førere under 18 år regnes frakendelsestiden fra 18-årsdagen; for førere under 17 år fra 17-årsdagen.

Højesteret fastslog i [Sag 226/2009](#), at minimumsfrakendelsen på 3 år ved spirituskørsel er ufravigelig – også når de enkelte forhold isoleret set kun ville have medført betinget frakendelse:

"Det er et formål med ændringsloven at skærpe sanktionerne for spirituskørsel. Det er i de almindelige bemærkninger til lovforslaget anført, at frakendelsestiden... i alle tilfælde skal være mindst 3 år."

I praksis illustrerer [AM2024.11.08H](#), at frakendelsestiden kan fastsættes til 7 år ved kapkørsel med dødelig udgang. Tiltalte havde kørt 145 km/t i 60/70 km/t-zoner og påkørt en fodgænger, der afgik ved døden. Højesteret stadfæstede 7 års ubetinget frakendelse.

I sager, hvor sagen har været under anke, fradrages den tid, hvor førerretten allerede har været inddraget. Det fastslog Højesteret i [SS-68/2022-HJR](#), hvor der blev fratrullet 9 måneder og 21 dage.

Beständig frakendelse efter § 128, stk. 3 kræver kumulativt: (1) grove kørselsfejl, (2) alvorlig personskade, og (3) dårlig færdselsforhistorie. Frakendelse for beständig blev ved lov nr. 363 af 24. maj 2005 begrænset, idet overgangsbestemmelsen omdanner ældre bestandige frakendelser til 10-årige frakendelser. Højesteret har dog fastslået i [AM2025.08.12H](#), at overgangsreglen ikke kan påberåbes af personer, der har begået ny, alvorlig færdselskriminalitet.

LOV

Færdselsloven § 128, stk. 1-4

PRAKSIS

Højesteret · Afslag på generhvervelse af førerret efter frakendelse for beständig grundet gentagen spirituskørsel og kørsel i frakendelsestiden	12.08.2025
Højesteret · Uagtsomt manddrab og forsætlig fareforvoldelse ved kapkørsel – Højesteret annullerer udvisning trods lang fængselsstraf	08.11.2024
Højesteret · Højesteret stadfæster ubetinget frakendelse af førerret for kørsel i træthedstilstand	02.03.2023
Højesteret · Højesterets afgørelse om frakendelsestid ved flere tilfælde af spirituskørsel	18.03.2010

§ 6 Kørsel i frakendelsestiden (§ 117 a) – straffniveauer og gentagelsesvirkning

Kørsel i frakendelsestiden er selvstændigt kriminaliseret i [færdselslovens § 117 a](#). Bestemmelsen opererer med to straffniveauer:

- **Stk. 1:** Hovedreglen – bødestraf.
- **Stk. 2:** Skærpet strafferamme (fængsel op til 1 år og 6 måneder) ved (nr. 1) flere samtidige tilfælde, (nr. 2) tidligere straf for kørsel i frakendelsestiden, eller (nr. 3) frakendelse grundet vanvidskørsel.

[Rigsadvokatmeddelelsen om kørsel i frakendelsestiden](#) gennemgår systematisk straffniveauerne, herunder at bøder efter § 117 a, stk. 1, udmåles indkomstafhængigt.

Strafudmåling ved gentagelse – tabel over praksis:

Gangstilfælde	Straf (vejledende)	Kilde
1. gang (ædru)	Bøde (indkomstbaseret)	§ 117 a, stk. 1
1. gang (efter vanvidskørsel)	20 dages ubetinget fængsel	Lov nr. 534/2021
2. gang	10 dages fængsel (evt. betinget m. samfundstjeneste)	Retspraksis
4. gang + spirituskørsel	50 dages fængsel (modereret kumulation)	U.2025.3355H
7. gang	60 dages fængsel	Retspraksis

Højesteret fastsatte i [SS-7/2025-HJR](#) et principielt nyt udgangspunkt for kumulationsberegningen:

"Færdselsloven indeholder således ikke en bestemmelse om fængselsstraffe, der svarer til lovens § 118 a, hvorefter bødestrafte for flere overtrædelser som udgangspunkt sammenlægges (princippet om absolut kumulation). [...] Højesteret finder herefter, at fællesstraffen [...] skal fastsættes lavere efter princippet om modereret kumulation."

Dommen nedsatte straffen fra 70 til 50 dages fængsel for fjerdegangstilfælde af spirituskørsel og kørsel i frakendelsestiden.

I [S-1421-24](#) stadfæstede Vestre Landsret i 2025, at førstegangskørsel i frakendelsestiden efter vanvidskørsel straffes med 20 dages ubetinget fængsel, og at straffen som udgangspunkt ikke gøres betinget med samfundstjeneste.

Gentagelsesvirkning: Gentagelsesperioden er 10 år (udvidet fra 5 år ved lov nr. 363 af 2005). Landsretten fastslog i [SS-1895/2008-OLR](#), at ældre domme, som ikke indbyrdes blev optalt som gentagelse i en mellemliggende sag, ikke kan medregnes retroaktivt.

LOV	Færdselsloven § 117a, stk. 1-2	Straffeloven § 88	Straffeloven § 89
PRAKSIS			
	Højesteret · Højesteret reducerer fængselsstraf for gentagen spirituskørsel og kørsel i frakendelsestiden		27.05.2025
	Højesteret · Højesteret fastsætter straf for fjerdegangstilfælde af spirituskørsel og kørsel i frakendelsestiden til 50 dages fængsel efter modereret kumulation		27.05.2025
	Landsretten · Kørsel i frakendelsestiden efter vanvidskørsel: Stadfæstelse af 20 dages ubetinget fængsel		19.06.2025
	Landsretten · Landsretten nedsætter straf for kørsel i frakendelsestiden på grund af regler om gentagelsesvirkning		12.12.2008
	Byretten · Dom for kørsel i frakendelsestiden og spirituskørsel		24.01.2023
	Byretten · Dom for kørsel i frakendelsestiden – gentagelsesvirkning		09.04.2008

§ 7 Generhvervelse, alkohol og ANT-kursus

Generhvervelse af førerretten efter ubetinget frakendelse reguleres af [færdselslovens § 60 a](#) og [kørekortbekendtgørelsens §§ 103-104](#). Kravene varierer efter frakendelsesgrundlaget:

- **Kontrollerende køreprøve** er obligatorisk ved alle ubetingede frakendelser ([§ 60 a, stk. 1](#)).
- **ANT-kursus** (alkohol, narko og trafik) kræves yderligere ved spiritus- og narkotikafrakendelser ([§ 60 a, stk. 2](#)). Kursusindholdet er fastlagt i [bekendtgørelse om ANT-kursus](#).
- **Særlig køreundervisning** kræves for førstegangserhververe, der har fået kørselsforbud grundet kørselsfejl.

Alkoholordningen supplerer frakendelsessystemet for spiritusbilister og består af to dele:

- *Den obligatoriske ordning* ([§ 60 a, stk. 3](#)): Gælder ved promille over 2,00 eller tredjegangsspirit. Deltagelse i 2 år efter frakendelsestidens udløb er en betingelse for generhvervelse.
- *Den frivillige ordning* ([§ 132 a](#)): Gælder ved førstegangsspirit med promille 1,2-2,0. Spiritusbilisten kan generhverve førerretten tidligt mod at køre med alkohol i den resterende frakendelsesperiode.

[Rigsadvokatmeddelelsen](#) præciserer, at kørsel i bil uden alkohol under den frivillige ordning udgør kørsel i frakendelsestiden efter [§ 117 a](#), mens overtrædelse under den obligatoriske ordning efter frakendelsestidens udløb straffes som kørsel uden kørekort efter [§ 56, stk. 1](#).

Vilkårene for deltagelse er reguleret i [bekendtgørelse om deltagelse i en alkoholordning](#), der bl.a. fastsætter, at deltageren kun må føre køretøjer med installeret godkendt alkohol og ikke må forsøge at manipulere med denne.

Generhvervelse efter bestandig frakendelse kræver "ganske særlige omstændigheder" efter [§ 132, stk. 1](#). Højesteret fastslog i [AM2025.08.12H](#), at en person med fortsat ny færdselskriminalitet ikke kan opfylde denne betingelse – også selvom overgangsbestemmelsen i lov nr. 363 af 2005 principielt omdanner bestandige frakendelser til 10-årige.

LOV	Færdselsloven § 60a, stk. 1-3	Færdselsloven § 132, stk. 1	Færdselsloven § 132a
PRAKSIS	Højesteret · Afslag på generhvervelse af førerret efter frakendelse for bestandig grundet gentagen spirituskørsel og kørsel i frakendelsestiden 12.08.2025		
	Højesteret · Afslag på generhvervelse af førerret trods overgangsregler efter nye færdselslovsovertrædelser 12.08.2025		

§ 8 Frakendelse ved udenlandske domme og ne bis in idem

Færdselslovens regler om frakendelse finder efter [§ 134, stk. 1](#) også anvendelse på handlinger foretaget i udlandet, med de begrænsninger der følger af [straffelovens §§ 7, 10, 10 a og 10 b](#). Efter [straffelovens § 11](#) kan frakendelse ske ved dansk domstol, selv om den pågældende allerede er straffet i udlandet.

Højesteret tog principielt stilling til spørgsmålet i [Sag 108/2017](#). En dansk statsborger var i Tyskland idømt bøde og frakendt førerretten i 9 måneder for spirituskørsel med 1,92 promille. Anklagemyndigheden rejste efterfølgende frakendelsessag i Danmark.

Højesteret fandt, at den danske frakendelsessag ikke udgjorde en krænkelse af ne bis in idem-princippet i EU-Charterets artikel 50 eller EMRK, Protokol 7, artikel 4:

"Sagen i Danmark forfølger således et komplementært eller supplerende formål i forhold til den forudgående tyske dom."

Retten lagde vægt på, at den tyske frakendelse var territorielt begrænset til Tyskland, at den danske sag varetog hensynet til færdselssikkerheden i Danmark, og at tredje kørekortdirektiv ikke regulerer spørgsmålet om territorial gyldighed af frakendelser mellem medlemsstater. Frakendelsestiden blev fastsat til 3 år i overensstemmelse med [§ 128, stk. 2](#).

Denne dom bekræfter, at danske domstole selvstændigt kan frakende førerretten som opfølgning på udenlandske domme, forudsat betingelserne i straffelovens § 11 og færdselslovens § 134 er opfyldt.

LOV	Færdselsloven § 134, stk. 1	Straffeloven § 11
PRAKSIS	Højesteret · Frakendelse af førerret i Danmark efter tysk dom for spirituskørsel: Spørgsmålet om ne bis in idem (dobbel straf) 17.08.2018	

§ 9 Sagsbehandlingstid og compensation ved frakendelse

Urimeligt lang sagsbehandlingstid kan give anledning til compensation i strafudmålingen, men retspraksis viser, at færdselslovens obligatoriske frakendelsesregler som udgangspunkt ikke fraviges af denne grund.

Højesteret fastslog i [Sag 13/2012](#), at compensation for lang sagsbehandlingstid kunne gives ved markant nedsættelse af bøden (fra 13.500 kr. til 4.250 kr.), men at den ubetingede frakendelse i 1 år blev fastholdt:

"Højesteret finder imidlertid, at hensynene bag færdselslovens frakendelsesregler taler imod, at der – som følge af den tid, der er medgået fra gerningstidspunktet – sker en ændring af den ubetingede frakendelse."

I [S-2882-23](#) bekræftede Vestre Landsret dette princip i 2025 og fastslog, at lang sagsbehandlingstid ikke udgør "særligt formildende omstændigheder" efter [§ 126, stk. 2](#), der kan gøre en ubetinget frakendelse betinget.

Tilsvarende fandt Vestre Landsret i [S-1421-24](#), at en knap tre år lang sagsbehandlingstid ikke udgjorde en krænkelse af EMRK artikel 6, stk. 1, og derfor ikke gav grundlag for formildelse af straffen for kørsel i frakendelsestiden.

Konklusionen er, at færdselslovens frakendelsesregler har en stærkere retshåndhævelses- og trafikikkerhedsforankring end de almindelige kompensationsregler i [straffelovens § 82, nr. 13](#) og [§ 83](#), og at frakendelsens varighed derfor sjældent påvirkes af sagsbehandlingstiden.

LOV	Straffeloven § 82	Straffeloven § 83
PRAKSIS	Højesteret · Højesterets afgørelse om markant bødenedsættelse grundet ekstrem sagsbehandlingstid ved byret 16.04.2012 Landsretten · Kørsel i frakendelsestiden efter vanvidskørsel: Stadfæstelse af 20 dages ubetinget fængsel 19.06.2025 Landsretten · Stadfæstelse af ubetinget frakendelse af førerretten: Lang sagsbehandlingstid ansås ikke for særligt formildende omstændighed 23.05.2025	

§ 10 Sammenfatning af centrale praksismønstre

Retspraksis om frakendelse af førerretten tegner et billede af et stramt, lovbundet sanktionssystem med begrænset rum for domstolsskøn:

- **Obligatorisk retsfølge:** Både betinget frakendelse, kørselsforbud og ubetinget frakendelse er obligatoriske retsfølger i de opregnede tilfælde. Domstolene kan ikke efter skøn undlade frakendelse.
- **Snæver formildelsesadgang:** § 126, stk. 2, om særligt formildende omstændigheder har et meget begrænset anvendelsesområde. Personlige forhold, erhvervsafhængighed af kørekort og lang sagsbehandlingstid kan som udgangspunkt ikke begrunde betinget i stedet for ubetinget frakendelse.
- **Lovfastsat minimumstid:** Frakendelsestiden ved spirituskørsel og narkotikakørsel er lovfastsat til mindst 3 år og kan ikke nedsættes skønsmæssigt.
- **Modereret kumulation:** Ved samtidige fængselsstraffe for kørsel i frakendelsestiden og spirituskørsel fastsættes fællesstraffen efter straffelovens § 88 (modereret kumulation), ikke ved absolut sammenlægning.
- **Klippekort består trods fejl:** Klip der fejlagtigt ikke har udløst frakendelse, bortfalder ikke og medtages ved nye overtrædelser.
- **Generhvervelse kræver streng compliance:** Generhvervelse kræver kontrollerende køreprøve, ANT-kursus og ved spirituskørsel alkoholås. Ny kriminalitet i frakendelsesperioden udelukker generhvervelse efter bestandig frakendelse.

For praksis om de underliggende gerningstyper – specifikt spirituskørsel, narkotikakørsel og vanvidskørsel – henvises til de selvstændige praksisoversigter om [spirituskørsel](#), [narkotikakørsel](#) og [vanvidskørsel](#).

REFERENCE Lovgrundlag

6 paragraffer

Færdselsloven § 117a	stk. 1-2	Færdselsloven § 125	stk. 1-6
Færdselsloven § 126	stk. 1-3	Færdselsloven § 127	
Færdselsloven § 128	stk. 1-4	Færdselsloven § 132	stk. 1

MATERIALE Citerede afgørelser

20 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS

11

12.08.2025	Afslag på generhvervelse af førerret trods overgangsregler efter nye færdselslovsovertrædelser	22-2025
12.08.2025	Afslag på generhvervelse af førerret efter frakendelse for bestandig grundet gentagen spirituskørsel og kørsel i frakendelsestiden	AM2025.08.12H
27.05.2025	Højesteret reducerer fængselsstraf for gentagen spirituskørsel og kørsel i frakendelsestiden	9643-11250
27.05.2025	Højesteret fastsætter straf for fjerdegangstilfælde af spirituskørsel og kørsel i frakendelsestiden til 50 dages fængsel efter modereret kumulation	AM2025.05.27H
08.11.2024	Uagtsomt manddrab og forsætlig fareforvoldelse ved kapkørsel – Højesteret annullerer udvisning trods lang fængselsstraf	AM2024.11.08H
02.03.2023	Højesteret stadfæster ubetinget frakendelse af førerret for kørsel i træthedstilstand	2880-3414
30.06.2020	Højesteret fastslår: Fejl i bødeforelæg om førerretsfrakendelse ophæver ikke tidligere klip under klippekortordningen	15/2020
17.08.2018	Frakendelse af førerret i Danmark efter tysk dom for spirituskørsel: Spørgsmålet om ne bis in idem (dobbel straf)	Sag 108/2017
16.04.2012	Højesterets afgørelse om markant bødenedsættelse grundet ekstrem sagsbehandlingstid ved byret	Sag 13/2012
18.03.2010	Højesterets afgørelse om frakendelsestid ved flere tilfælde af spirituskørsel	Sag 226/2009
23.02.2009	Højesterets afklaring af kørselsforbud som obligatorisk retsfølge for førstegangserhververe ved hastighedsoverskridelser	3547-4218

LANDSRET TEN · ANKEINSTANS

6

11.07.2025	Landsretten skærper førerretsfrakendelse for andengangstilfælde af kørsel i frakendelsestiden til ubetinget frakendelse i 5 år	10287-12085
19.06.2025	Kørsel i frakendelsestiden efter vanvidskørsel: Stadfæstelse af 20 dages ubetinget fængsel	S-1421-24
23.05.2025	Stadfæstelse af ubetinget frakendelse af førerretten: Lang sagsbehandlingstid ansås ikke for særligt formildende omstændighed	10288-12086

08.06.2022	Farlig og hensynsløs kørsel (150 km/t) med passagerer: Landsretten domfældte for straffeloven § 252 og skærpede straffen til 3 måneders betinget fængsel og frakendelse af førerret i 1 år og 6 måneder.	S-1894-21
12.12.2008	Landsretten nedsætter straf for kørsel i frakendelsestiden på grund af regler om gentagelsesvirkning	9367-10883
15.02.2008	Kørselsforbud idømt i stedet for betinget frakendelse grundet førstegangserhvervelse af kørekort	9393-10915
BYRET TEN · FØRSTE INSTANS		3
24.01.2023	Dom for kørsel i frakendelsestiden og spirituskørsel	7146-8587
09.04.2008	Dom for kørsel i frakendelsestiden – gentagelsesvirkning	9361-10877
18.10.2007	Bødestraf til 64-årig for kørsel uden førerret efter livsvarig frakendelse på Bornholm	6389-7666

02

PRAKSISOVERSIGT · FÆRDSELSRET

Praksisoversigt over køretøjers indretning, syn og tekniske mangler (færdselsloven §§ 67-79)

Fører-, ejer- og brugeransvar, emissionsmanipulation, sikkerhedskritiske fejl ved tunge køretøjer og synskontrollen

Version 2 · Opdateret 22. jul. 2026 · 14 afgørelser · 2008-2024

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Færdselslovens §§ 67-79 rummer den køretøjstekniske kernenorm i dansk færdselsret: kravet om, at et køretøj skal være indrettet og holdes i en sådan stand, at det kan benyttes uden fare og ulempe for andre – og fordelingen af ansvaret herfor mellem ejer/bruger og fører. Overtrædelser straffes med bøde efter § 118, stk. 1, nr. 1, men lovgiver har siden 2018 lagt flere skærpelseslag oven på grundtaksten: manipulation af forureningsbegrænsende udstyr (§ 118, stk. 6), alvorlige sikkerhedskritiske fejl på tunge køretøjer (§ 118, stk. 7) og ulovlig støj (§ 118, stk. 8) – samtidig med at politiet har fået adgang til at tilbageholde køretøjet efter § 120 a, stk. 1, nr. 7. Ved siden af strafsporet ligger et forvaltningsretligt kontrolspor i lov om godkendelse og syn af køretøjer med periodisk syn, omsyn, syn ved vejsiden og nummerpladeinddragelse, båret af EU's kontroldirektiver 2014/45/EU og 2014/47/EU.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01 Færdselslovens § 67, stk. 1, er en tilstandsnorm: køretøjet skal både være indrettet og holdes i en sådan stand, at det kan benyttes uden fare og ulempe for andre og uden skade for vejene.
- 02 Ejerens og brugerens ansvar efter § 67, stk. 2, er ikke et objektivt ansvar – manglen skal mindst kunne tilregnes som uagtsom – men forarbejderne beskriver retspraksis som en meget streng ansvarsvurdering.
- 03 Har ejeren overholdt de periodiske syn og med passende intervaller ladet køretøjet efterse af en sagkyndig, straffes ejeren ikke for en uvarslet og pludseligt indtrædende teknisk fejl.
- 04 Førerens pligt efter § 67, stk. 3 og 4, er en opmærksomhedspligt, ikke en pligt til at foretage en tilbundsgående teknisk undersøgelse; ansvaret forudsætter, at føreren vidste eller burde vide, at køretøjet var mangelfuldt.
- 05 Fra 1. juli 2025 omfatter førerens ansvar efter § 67, stk. 3, også, at køretøjet ikke er forsynet med "åbenbart uegnede dæk"; ved kørsel på sne- eller isdækkede veje er dæk, der ikke er typegodkendte vinterdæk, åbenbart uegnede.

- 06** Førerens ansvar for miljøforhold ligger i § 67, stk. 4, ikke i stk. 3 – stk. 3 omfatter kun forhold af betydning for trafiksikkerheden.
- 07** En manglende reduktionsvæskeforbrug eller en fastlåst AdBlue-måler er efter forarbejderne et konkret holdepunkt for, at føreren "burde vide", at der er foretaget ulovlige konstruktive ændringer.
- 08** Tekniske mangler udløser ikke i sig selv frakendelse; frakendelse forudsætter, at føreren under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har voldt skade eller fremkaldt fare herfor, jf. § 125, stk. 1, nr. 1.
- 09** Ved tunge køretøjer over 3.500 kg er en fejl "alvorligt sikkerhedskritisk", når den i sig selv udgør en nærliggende risiko for, at uheld opstår – flere mindre fejl kan tilsammen kvalificeres som én alvorlig fejl.
- 10** Bødeniveauet for alvorlige sikkerhedskritiske fejl på tunge køretøjer er efter forarbejderne 5.000 kr. til føreren og 10.000 kr. til ejeren i førstegangstilfælde; ejerens bøde er bevidst sat til det dobbelte af førerens.
- 11** Tilbageholdelse efter § 120 a, stk. 1, nr. 7, kan opretholdes, indtil køretøjet faktisk er bragt i lovlig stand – ikke blot indtil bøden er betalt.
- 12** For knallerter er det siden 2008 den faktisk målte maksimalhastighed og ikke årsagen til den (konstruktiv ændring eller ej), der er afgørende for tiltalen efter § 67, stk. 2.
- 13** Forbuddet mod forhandling af tuningsdele gælder også, når delene sælges uden fortjeneste eller til brug på baneknallerter, jf. U 1984.189H.
- 14** Ved periodisk syn klassificeres mangler i mindre, væsentlige og farlige mangler; væsentlige og farlige mangler medfører, at køretøjet ikke er godkendt, og at det skal fremstilles til omsyn inden for 60 dage.
- 15** Manglende fremstilling til eller godkendelse ved periodisk syn fører efter en trinvis administrativ proces til bødeforelæg, påbud og til sidst politiets inddragelse af nummerpladerne.

§ 1 Lovgrundlaget: § 67's fire ansvarsspor og strafjemlen i § 118

Kernebestemmelsen er [færdselslovens § 67](#), der efter den gældende affattelse indeholder fire selvstændige normer:

Bestemmelse	Adressat	Indhold
§ 67, stk. 1	Objektiv tilstandsnorm	Køretøjet skal være indrettet og holdes i en sådan stand, at det kan benyttes uden fare og ulempe for andre samt uden skade for vejene
§ 67, stk. 2	Ejer/bruger med varig rådighed	Ansvarlig for, at køretøjet er i lovlig stand

§ 67, stk. 3	Fører	Løbende opmærksomhedspligt vedr. forsvarlig stand: styre-, bremse-, signal- og tegngivningsapparater, lygter, åbenbart uegnede dæk og tilkobling af påhængskøretøj
§ 67, stk. 4	Fører af motordrevet køretøj	Opmærksomhedspligt vedr. støj samt motor og forureningsbegrænsende udstyr af betydning for udledning af luftforurenende stoffer

De materielle indretnings- og udstyrskrav fastsættes ikke i loven selv, men administrativt med hjemmel i [§ 68, stk. 1](#). Det var et bevidst valg allerede ved færdselsloven af 1975, hvor det i bemærkningerne til § 67 hedder:

Stk. 1 svarer til den gældende færdselslovs § 10. Det er ikke fundet nødvendigt i loven at opretholde de gældende bestemmelser om køretøjers indretning og udstyr i færdselslovens §§ 5-9. Efter lovforslaget vil således samtlige indretnings-, tilbehørs- og udstyrsbestemmelser blive fastsat administrativt.

(Lovforslaget til færdselsloven, [Folketingstidende 1975-76, tillæg A, sp. 145](#)). Samme sted begrundes hjemlen til at forbyde forhandling af underlødige udstyrsdele – dengang placeret i § 67, stk. 2, i dag i [§ 68, stk. 3](#) – med, at der ellers kun var hjemmel til at skride ind, "når ulykken er sket".

De øvrige bestemmelser i kapitlet udfylder rammen: [§ 69](#) om henførelse til køretøjskategori, [§ 70](#) om tilkobling af påhængskøretøj og sidevogn, [§ 77](#) om politiets kontrol og [§ 79](#) om udlejning af motorkøretøjer uden fører. **§§ 71-76 er ophævet** og erstattet af registreringslovgivningen og synslovgivningen; henvisninger til disse paragraffer i ældre materiale er derfor forældede.

Strafhjemlen ligger i [§ 118, stk. 1, nr. 1](#), der udtrykkeligt nævner § 67. Bøden udmåles efter [§ 118 a, stk. 1](#) til mindst 1.000 kr. og i beløb delelige med 500. Forarbejderne til 2019-loven angiver udgangspunktet før skærpelserne således: overtrædelse af § 67, stk. 1-3, straffes med en bøde på mellem 1.000 og 3.000 kr. Ved flere overtrædelser sammenlægges bøderne (absolut kumulation), jf. [§ 118 a, stk. 2](#). Fører en teknisk mangel til kørsel på særligt hensynsløs måde, kan straffen efter [§ 118, stk. 12](#) stige til fængsel indtil 1 år og 6 måneder.

LOV

Færdselsloven § 67, stk. 1-4

Færdselsloven § 68, stk. 1, 3

Færdselsloven § 77, stk. 1

Færdselsloven § 118, stk. 1

Færdselsloven § 118a, stk. 1, 2

§ 2 Anvendelsesområdet: hvornår gælder kravene om køretøjets stand

Kravene i §§ 67-79 gælder kun inden for færdselslovens anvendelsesområde, jf. [§ 1](#) om færdsel på vej, der benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter. Afgrænsningen er ikke teoretisk.

I [SS-2503/2010-VLR](#) blev en maskinfører, der med en gummiged med løftet skovl kolliderede med en indkørende lastbil i en grusgrav, frifundet, fordi grusvejen ikke var omfattet af færdselsloven. Landsretten lagde vægt på, at vejen var fysisk adskilt fra det offentlige vejnet ved bom, at færdslen udelukkende bestod af erhvervstrafik med konkret ærinde, og at private kunder blev henvist til en separat læsseplads:

Herefter, og af de grunde, som byretten i øvrigt har anført, tiltrædes det også efter bevisførelsen for landsretten, at grusvejen ikke benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter, og at tiltalte derfor er frifundet.

Afgrænsningen har også betydning på erstatnings- og forsikringssiden. Højesteret tog i [BS-27456/2021-HJR](#) stilling til motorkøretøjsforsikringens dækning ved en dødsulykke under brandslukning uden for færdselslovens område, med [§ 1](#), [§ 101](#) og [§ 105](#) som ramme. For praksisoversigtens formål er pointen, at et køretøjs tekniske stand kan være retligt relevant i flere regelsæt samtidig – men at strafansvaret efter § 67 forudsætter, at kørslen sker på færdselslovens område.

Derimod er registreringsforholdet ikke afgørende for, om § 67 gælder. I [SS-1327/2014-LYN](#) blev en tiltalt dømt for kørsel på offentlig vej i en uindregistreret Volvo-lastbil, som efter hans egen forklaring havde stået i en lade og "skulle til syn". Sagen illustrerer den typiske kombination i praksis: en uindregistreret og usynet lastbil bringes i trafikken, og forholdet pådømmes sammen med den overtrædelse, køretøjet blev brugt til.

LOV	Færdselsloven § 1	Færdselsloven § 67, stk. 1	
PRAKSIS	Højesteret · Højesterets dom om motorkøretøjsforsikringens dækning uden for færdselslovens område ved dødsulykke under brandslukning		08.06.2023
	Landsretten · Frifindelse i sag om overtrædelse af færdselsloven ved grusgrav: Grusvej ikke anset for offentlig vej		13.12.2010
	Byretten · Tyveri af træpaller og ulovlig kørsel med uindregistreret lastbil		22.04.2014

§ 3 Ejer- og brugeransvaret efter § 67, stk. 2 – strengt, men ikke objektivt

Det hyppigste fortolkningsspørgsmål i sager om tekniske mangler er, hvor langt ejerens ansvar rækker. Forarbejderne til **lov nr. 1557 af 19. december 2017** ([L 30, 2017-18](#)) fastslår normen udtrykkeligt:

Ansvar efter § 67, stk. 2, er ikke et objektivt ansvar, men der er i retspraksis fastlagt en meget streng ansvarsvurdering for ejeren (brugeren) efter bestemmelsen.

Den nedre grænse blev præciseret i høringsnotatet til **lov nr. 556 af 7. maj 2019** ([L 202, 2018-19](#)), hvor Transport-, Bygnings- og Boligministeriet udtalte:

Hvis ejeren har overholdt både de periodiske syn og med passende intervaller har ladet køretøjet gennemgå af en sagkyndig (f.eks. serviceeftersyn på et værksted), og hvis der ikke i øvrigt er noget at bebrejde ejeren i forhold til at drage omsorg for køretøjets stand, vil ejeren ikke kunne straffes for tekniske fejl, som indtræder uvarslet og pludseligt.

Ministeriet tilføjede, at også ejeren af et nyt eller nyere køretøj har pligt til at være opmærksom på, om køretøjet er i lovlig stand, men at en uvarslet og pludseligt indtrædende fejl heller ikke her fører til strafansvar.

Ansvarsnormen efter § 67, stk. 2, skal holdes adskilt fra de tilfælde, hvor færdselslovgivningen faktisk opererer med et **objektivt** bødeansvar for ejeren eller brugeren. Det gælder efter [§ 118, stk. 16](#) for overtrædelse af forskrifter udstedt i medfør af [§ 85](#) (vægt og dimensioner) samt for køre- og hviletidsforordningerne. Rigsadvokatmeddelelsen om [befordring, belæsning, vægt og dimensioner](#) fremhæver netop, at der ved overlæs "gælder et objektivt ansvar for ejeren (brugeren) af køretøjet". Landsrettens dom i [SS-3273/2016-OLR](#) om ulovlig godskørsel uden fornøden tilladelse er afgjort inden for dette objektiverede spor, idet dommen anvender både [§ 118, stk. 1](#) og den dagældende § 118, stk. 10 (nu stk. 16). Sondringen er praktisk vigtig: den, der vil frikendes for en teknisk mangel, kan føre bevis om vedligeholdelse og syn – den, der er tiltalt for overlæs, kan ikke.

Ejeransvaret understøttes proceduelt af oplysningspligten i § 65, stk. 1. I AM2024.06.19V blev en ejer, der havde vedtaget en bøde for ikke at oplyse førerens identitet, anset for at kende føreren, hvorefter det "beror på Persons forhold", at myndighederne ikke kunne vurdere førerens forhold. Selv om sagen angik konfiskation efter vanvidskørsel, illustrerer den den generelle mekanisme: en ejer, der ikke medvirker til at identificere føreren, bærer selv konsekvensen.

LOV

Færdselsloven § 65, stk. 1

Færdselsloven § 67, stk. 2

Færdselsloven § 85, stk. 1

Færdselsloven § 118, stk. 16

PRAKSIS

Landsretten · Vestre Landsret stadfæster konfiskation af personbil trods ukendt fører efter vanvidskørsel

19.06.2024

Landsretten · Ulovlig godskørsel uden fornøden tilladelse - Bøde for overtrædelse af godskørselslov

09.05.2017

§ 4 Førerens opmærksomhedspligt efter § 67, stk. 3 og 4 – og de nye "åbenbart uegnede dæk"

Førerens ansvar er både snævrere og anderledes end ejerens. Efter § 67, stk. 3 skal føreren "til enhver tid være opmærksom på", at køretøjet er i forsvarlig stand. Forarbejderne til lov nr. 1557 af 19. december 2017 afgrænser rækkevidden præcist:

Bestemmelsen i § 67, stk. 3, omfatter alene forhold og tekniske indretninger, som har betydning for køretøjets forsvarlige stand, det vil sige forhold og tekniske indretninger, der har betydning for trafiksikkerheden. Føreren har således efter bestemmelsen ikke en pligt til at være opmærksom på de dele af køretøjets tekniske indretninger og udstyr, der alene har betydning for miljømæssige forhold.

Det var netop denne lakune, der begrundede indsættelsen af § 67, stk. 4. Om indholdet af opmærksomhedspligten hedder det samme sted:

Betingelsen om, at føreren "skal være opmærksom på", medfører (...) ikke en direkte pligt for føreren til at foretage en mere tilbundsående teknisk undersøgelse af køretøjet, som normalt alene kan udføres af en synsvirksomhed eller mekaniker, inden føreren sætter sig ind i køretøjet og betjener det. Betingelsen medfører derimod, at føreren ikke må benytte det pågældende køretøj, hvis føreren er vidende om, eller på grund af konkrete omstændigheder burde være vidende om, at der er foretaget konstruktive ændringer.

Rigsadvokatmeddelelsen om [køretøjers indretning](#) omsætter dette til en klar tiltalepraksis: der rejses alene tiltale mod en fører, der ikke er ejer eller bruger, hvis køretøjet er i ulovlig stand "på en sådan måde, at den også er i uforsvarlig stand, f.eks. hvis bremses eller lygter ikke virker forskriftsmæssigt".

Dækkene blev udtrykkeligt inddraget i førerens ansvar ved ændringen af færdselsloven i maj 2025 (L 165, 2024-25) med ikrafttræden **1. juli 2025**, hvorved der i § 67, stk. 3, blev indsat, at køretøjet ikke må være forsynet med "åbenbart uegnede dæk". Forarbejderne opstiller vurderingstemaet:

Der skal tages udgangspunkt i det aktuelle føre, dækkets type og dækkets stand, når det skal afklares, om dækket er åbenbart uegnet. Ved kørsel på sne- eller isdækkede veje er dæk, som ikke er typegodkendte vinterdæk, åbenbart uegnede dæk, og ved kørsel i hårdt vinterføre er dæk, som ikke er typegodkendte vinterdæk og snegrebsmærket (3PMSF-mærket), uegnede, medmindre køretøjet er monteret med specialdæk eller terrændæk, som er konstrueret til kørsel under blandede forhold eller i terræn.

Vurderingen skal foretages konkret som led i politiets kontrol, og Færdselsstyrelsen forudsættes løbende at udarbejde vejledninger om egnede dæk for både lette og tunge køretøjer, herunder om betydningen af dæk på ikke-drivende og ikke-styrende aksler. Der er tale om en ren udvidelse af bødeansvaret efter [§ 118, stk. 1, nr. 1](#) – ikke en ny frakendelsesgrund.

Den konsoliderede lovtekst er ajourført pr. 24. januar 2026, og der er ikke vedtagne, men ikke-konsoliderede ændringer af [§ 67](#) på nuværende tidspunkt.

LOV

[Færdselsloven § 67, stk. 3, 4](#)[Færdselsloven § 118, stk. 1](#)

§ 5 Når manglen fremkalder fare: frakendelse efter [§ 125, stk. 1, nr. 1](#)

En teknisk mangel udløser ikke i sig selv frakendelse af førerretten. Frakendelsesspørgsmålet aktualiseres først, når manglen fører til, at føreren "under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor", jf. [§ 125, stk. 1, nr. 1](#). Ældre fremstillinger henviser til [§ 126, stk. 1, nr. 1](#), men bestemmelsen er omnummereret: den ubetingede frakendelse for forsætlig skade og særligt hensynsløs kørsel ligger i dag i [§ 126, stk. 1, nr. 4](#), mens [§ 126, stk. 1, nr. 1](#), angår spirituskørsel.

Tærsklen for "tilsidesættelse af væsentlige hensyn" belyses af den almindelige praksis om [§ 125, stk. 1, nr. 1](#). I [SS-6185/2008-KBH](#) blev en bilist, der overså en cyklist under højresving – uden at der skete fysisk påkørsel – idømt bøde og betinget frakendelse:

Henset til det anførte om skyldsspørgsmålet finder retten, at tiltalte ved sin kørsel har tilsidesat væsentlige hensyn til færdselssikkerheden, hvorved tiltalte har fremkaldt fare for skade på person og ting. Herefter er betingelserne for betinget førerretsfrakendelse i medfør af færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 1, jf. § 125, stk. 4, opfyldt.

At selve faren – ikke skaden – er det afgørende, bekræftes af [SS-33/2011-OLR](#), hvor Østre Landsret stadfæstede både bøde og betinget frakendelse efter en påkørsel i et fodgængerfelt.

Vurderingen er konkret og kan falde forskelligt ud i instanserne. I [S-1801-15](#) frifandt byretten en professionel lastbilchauffør for frakendelse, fordi der ikke var ført tilstrækkeligt bevis for, at tilsidesættelsen var væsentlig. Østre Landsret nåede det modsatte resultat på grundlag af de objektive omstændigheder (gode oversigtsforhold, tørt vejr, dagslys, manglende standsning ved hjaltænder):

Under disse omstændigheder finder landsretten, at tiltalte har ført motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden, jf. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 1.

Da forholdet var begået i prøvetiden for en tidligere betinget frakendelse, blev frakendelsen ubetinget. Overført på tekniske mangler betyder normen, at fortsat kørsel med f.eks. uvirksomme bremses, hvor føreren er bekendt med manglen, efter omstændighederne kan kvalificeres som en tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden – mens en pludseligt opstået fejl, som føreren hverken kendte eller burde kende, ikke kan. Forarbejderne til 2019-loven understreger i øvrigt udtrykkeligt, at den skærpede bødebestemmelse i [§ 118, stk. 7](#) "i øvrigt [ikke har] betydning for spørgsmålet om frakendelse af førerretten efter færdselslovens [§ 125, stk. 1, nr. 1](#)". Selve frakendelsesinstituttet og frakendelseslængderne behandles i [frakendelse-af-foererret](#).

LOV

[Færdselsloven § 118, stk. 7](#)[Færdselsloven § 125, stk. 1](#)[Færdselsloven § 126, stk. 1](#)

PRAKSIS

Landsretten · Ubetinget frakendelse af førerretten for lastbilchauffør efter tilsidesættelse af vigepligt i prøvetid	05.02.2016
Landsretten · Stadfæstelse af dom for overtrædelse af færdselsloven ved påkørsel af cyklist i fodgængerfelt	07.11.2011
Byretten · Bødestraf og betinget førerretsfrakendelse for overtrædelse af færdselsloven ved højresvingsulykke uden påkørsel	24.06.2008

§ 6 Tunge køretøjer: hvornår er en fejl "alvorligt sikkerhedskritisk" efter § 118, stk. 7

Ved lov nr. 556 af 7. maj 2019 (L 202, 2018-19) blev der med virkning fra 1. januar 2020 indsat en særlig skærpelsesregel i § 118, stk. 7 for lastbiler og busser over 3.500 kg samt vogntog hermed. Baggrunden var konkret: politiet konstaterede ved kontrol af busser til Dana Cup i 2017 bremsefejl på en stor del af busserne, og ministeriet fandt bødeniveauet "alt for lavt i forhold til den færdselssikkerhedsmæssige risiko" og uforholdsmæssigt lavt i forhold til vedligeholdelsesomkostningerne.

Forarbejderne opstiller det centrale kriterium:

Alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler vil (...) foreligge, hvis fejlen eller manglen er af en sådan karakter, at den i sig selv udgør en nærliggende risiko for, at uheld opstår, enten ved at køretøjet forulykker eller ved, at der sker påkørsel af andre trafikanter.

De anførte eksempler danner i praksis et katalog:

- **Bremser:** beskadigede bremseventiler, defekte/revnede bremseskiver og -tromler, opslidt bremsebelægning (jern mod jern), kraftig kursafvigelse under nedbremsning samt fejl ved koblinger til påhængskøretøjets bremser.
- **Styreapparat:** defekte styreforbindelser, ukorrekt fastgjort styrehus, slid på styreapparatets dele, ikke fungerende servostyring, risiko for at rattet løsnes, kraftigt slør i rattet.
- **Aksler, hjul og dæk:** brud på eller deform aksel, mangelfuld fastgørelse af hjul og hjulnav, alvorlig beskadigelse eller nedslidning af dæk, utilstrækkelig belastningsevne.
- **Lygter og udsyn:** manglende funktion af samtlige stoplygter eller påhængskøretøjets stoplys; stærkt tilisede ruder eller genstande, der i høj grad hæmmer udsynet inden for viskerfeltet.

Udtrykkeligt **uden for** bestemmelsen falder fejl og mangler ved udstyr, der alene skal beskytte føreren eller passagererne, f.eks. sikkerhedsseler, nødudgange og indretning af sovebusser.

En særlig og praktisk vigtig regel er den kumulerede vurdering: flere fejl, der hver for sig ikke er alvorlige, kan tilsammen udgøre én alvorlig sikkerhedskritisk fejl, hvis den kombinerede virkning gør risikoen tilsvarende. Forarbejdernes eksempel er et dæk med mindre stikskader, hvor samme hjuls bremse "hænger", så dækket ophedes til brandfare. I den situation sanktioneres forholdet med **én** bøde efter stk. 7 – ikke som flere selvstændige fejl. Foreligger der derimod flere alvorlige sikkerhedskritiske fejl, sammenlægges bøderne efter § 118 a.

Bødeniveauet fremgår af lovforslaget: **5.000 kr. til føreren og 10.000 kr. til ejeren i førstegangstilfælde.** Fordoblingen for ejeren er bevidst; ministeriet anførte i høringsnotatet, at "den strafferetlige ansvarsnorm [er] strengere for ejeren, end den er for føreren", og at en arbejdsgiver derfor "vil blive straffet langt hårdere end

føreren" – et svar på DTU's bemærkning om, at chauffører kan føle sig presset af arbejdsgiveren til at køre med kendte fejl.

Ved vurderingen af, hvad der er en alvorlig fejl, henviser forarbejderne udtrykkeligt til de mangler, der klassificeres som "farlige" i [direktiv 2014/47/EU om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer](#). Straf- og synssporet bruger dermed samme tekniske målestok.

LOV

[Færdselsloven § 67, stk. 1-3](#)

[Færdselsloven § 118, stk. 7](#)

[Færdselsloven § 118a, stk. 2](#)

§ 7 Emissionsmanipulation: SCR-systemer, AdBlue og chiptuning

Manipulation med forureningsbegrænsende udstyr fik sin egen regulering ved **lov nr. 1557 af 19. december 2017 (L 30, 2017-18)**, der både indsatte [§ 67, stk. 4](#), skærpselsesreglen i [§ 118, stk. 6](#) og tilbageholdelseshjemlen i [§ 120 a, stk. 1, nr. 7](#).

Forarbejderne definerer den ulovlige, konstruktive ændring bredt:

En konstruktiv ændring vil (...) foreligge i ethvert tilfælde, hvor et motordrevet køretøjs motor, forureningsbegrænsende udstyr eller installationer er ændret, manipuleret eller på anden måde ved en aktiv handling eller udeladelse er påvirket således, at motoren, udstyret eller installationen ikke virker efter hensigten. Bestemmelsen omfatter såvel elektronisk som mekanisk manipulation og påvirkning.

Det centrale praktiske fænomen er manipulation af lastbilers SCR-system (selektiv katalytisk reduktion), der anvender reduktionsmidlet AdBlue. Ministeriet beskrev tre kendte fremgangsmåder: snydesoftware programmeret i den originale motorstyring, montering af en manipulationsenhed, og hardwareændringer i SCR-systemets elektronik og komponenter. Motivet er økonomisk – ca. 10 øre pr. kørt km i reduktionsvæske plus vedligeholdelse – og manipulationen sker typisk, uden at køretøjets OBD-system registrerer en fejl, så bilen ikke går i nødprogram. Også mekanisk frakobling af katalysatorer, partikelfiltre og EGR-systemer er omfattet.

For **føreren** knytter forarbejderne bevisvurderingen til konkrete, iagttagelige forhold:

Dette vil f.eks. kunne være tilfældet, hvis føreren konstaterer, at der ikke skal fyldes reduktionsvæske på køretøjet indenfor normale intervaller, eller hvis manipulationen er sket ved tilføjelse af fysiske genstande på køretøjets indretninger, som er umiddelbart synlige eller konstaterbare. Tilfælde, hvor reduktionsvæskemåleren på køretøjets instrumentpanel angiver et fast niveau af reduktionsvæske, og hvor der således ikke registreres et forbrug af reduktionsvæske, vil ligeledes kunne medføre, at føreren burde vide, at der er foretaget ulovlige, konstruktive ændringer.

En ulovlig konstruktiv ændring er samtidig en synsretlig overtrædelse: ændres et registreringspligtigt køretøjs indretning og udstyr, har ejeren pligt til at fremstille køretøjet til syn og få det godkendt, inden det tages i brug. Forarbejderne konkluderer derfor, at "en ulovlig, konstruktiv ændring er (...) en konstruktiv ændring af køretøjets indretning, der ikke er godkendt ved syn".

Hvilke emissionsnormer et køretøj skal leve op til, afgøres efter de EU-regler, der var gældende ved første registrering; kravene fremgår af EU-forordninger og af **bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr**. Lever køretøjet ikke op til dem, er det ikke i lovlig stand, og ejeren er ansvarlig efter [§ 67, stk. 2](#).

LOV

Færdselsloven § 67, stk. 2, 4

Færdselsloven § 118, stk. 6

Færdselsloven § 120a, stk. 1

§ 8 Politiets indgreb: kontrol efter § 77, nummerpladeinddragelse og tilbageholdelse efter § 120 a

Håndhævelsen hviler på tre indgrebshjemler med hver sin tærskel.

1. Standsning og undersøgelse. Efter § 77, stk. 1 kan politiet standse et køretøj og lade det undersøge for fejl og mangler. Opfylder køretøjet ikke lovens krav, kan det indkaldes til senere kontrol – og er køretøjet til fare for færdselssikkerheden, kan **nummerpladerne inddrages**. Nummerpladeinddragelse efter § 77 er dermed knyttet til en konkret farevurdering, ikke til bødespørgsmålet.

2. Tilbageholdelse ved emissionsmanipulation. Før 2018 kunne køretøjer ikke tilbageholdes ved manipulation med motor og forureningsbegrænsende udstyr. Med § 120 a, stk. 1, nr. 7 blev hjemlen indført, og forarbejderne fremhæver to træk. For det første gælder den uanset hjemsted:

Bestemmelsen medfører, at politiet kan tilbageholde køretøjer i de pågældende tilfælde uanset, hvor fører og køretøj er hjemmehørende.

For det andet er formålet ikke betalingssikring, men lovliggørelse:

Tilbageholdelse kan efter den foreslåede bestemmelse i medfør af den gældende § 120 a, stk. 2, ske indtil køretøjet eller dets forureningsbegrænsende udstyr er bragt i lovlig stand. Tilbageholdelse er således ikke, som efter § 120, begrænset til tilfælde, hvor det er nødvendigt for at sikre betaling af bl.a. den ved overtrædelsen skyldige bøde.

Det er en central pointe for ejere, der forsøger at afværge indgrebet ad anden vej: så længe køretøjet ikke faktisk er bragt i lovlig stand, består grundlaget for tilbageholdelsen.

3. Processuelle rammer. Efter § 120 a, stk. 2 finder retsplejelovens regler om beslaglæggelse med henblik på konfiskation tilsvarende anvendelse på iværksættelsen. Hvordan denne prøvelse forløber i praksis, illustreres af [SS-213/2022-ODE](#), hvor retten – efter at have genoptaget sagen, fordi ejerens og brugerens advokat ved en fejl ikke havde fået lejlighed til at udtale sig – opretholdt beslaglæggelsen af en polsk indregistreret lastbil under ankesagen. Kendelsen viser dels, at ejer og bruger har krav på at blive hørt og på beskikket advokat, dels at et køretøj kan holdes tilbage i længere tid, mens det materielle spørgsmål verserer.

Endelig kan Færdselsstyrelsen eller politiet efter § 12 i lov om godkendelse og syn af køretøjer til enhver tid indkalde et køretøj til ekstraordinær kontrol af, om det opfylder synsloven, færdselsloven eller regler udstedt i medfør heraf – og politiet kan inddrage nummerpladerne, hvis køretøjet ikke fremstilles eller ikke godkendes.

LOV

Færdselsloven § 77, stk. 1

Færdselsloven § 120a, stk. 1, 2

Lov om godkendelse og syn af køretøjer § 12

PRAKSIS Byretten · Kendelse om opretholdelse af beslaglæggelse af lastbil i sag om spirituskørsel

09.02.2022

§ 9 Ulovlig støj: § 67, stk. 4, § 38 og skærpelsen i § 118, stk. 8

Støjsporet blev tilføjet ved **lov nr. 556 af 7. maj 2019** med virkning fra 1. januar 2020. Før da kunne førerens ansvar efter § 67, stk. 4, ikke udstrækkes til køretøjets støjafgivelse, og bøden for at betjene et køretøj, så det afgiver unødigt støj, jf. § 38, stk. 1, var 1.000 kr.

Ændringen har to led. Dels blev § 67, stk. 4 udvidet, så føreren også skal være opmærksom på køretøjets støjafgivelse – efter samme "vidste eller burde vide"-norm som ved emissionsudstyret, idet det i forarbejderne bemærkes, at dette "navnlig vil være tilfældet, hvis køretøjet støjer ekstraordinært meget, hvilket føreren normalt vil blive opmærksom på, når køretøjet igangsættes". Dels blev § 118, stk. 8 indsat, hvorefter det er en særligt skærpende omstændighed, at et motordrevet køretøj **betjenes** således eller **er i en sådan ulovlig stand**, at det afgiver unødigt støj.

Forarbejderne sonder skarpt mellem de to former:

- Efter § 38, stk. 1, er unødigt støj "støj, der ikke er nødvendiggjort af den trafikale situation" – f.eks. hjulspin, kraftig acceleration uden trafikal anledning eller unødvendig brug af horn.
- Efter § 67, stk. 2 og 4, er unødigt støj derimod "støj, der overstiger de for det pågældende køretøj gældende støjgrænser", dvs. hvor støjniveauet overstiger det standstøjstal, der foreligger fra første registrering, med mere end 3 dB(A).

Som eksempler på ulovlig stand nævnes defekt lyddæmper eller udstødningssystem som følge af slid, rust eller tæring – og som konstruktive ændringer montering af uoriginal lyddæmper med ringere støjdemping ("sportsudstødning") samt afmontering af lyddæmperen ("fri udblæsning").

Bødeniveauet blev efter lovforslaget forhøjet til **2.500 kr. i førstegangstilfælde**, og samtidig blev kredsen af ansvarssubjekter udvidet, så også føreren – og ikke kun ejeren – kan pålægges bødeansvar for et køretøj, der afgiver ulovlig støj. Rigsadvokatmeddelelsen om [Færdsel – Kørende](#) bekræfter, at skærpelsen gælder for overtrædelser begået 1. januar 2020 eller senere.

LOV

[Færdselsloven § 38, stk. 1](#)

[Færdselsloven § 67, stk. 2, 4](#)

[Færdselsloven § 118, stk. 8](#)

§ 10 Knallerter: maksimalhastighed frem for konstruktive ændringer

Knallertsagerne udgør den talmæssigt største gruppe af sager om ulovlig køretøjsindretning, og de har deres egen bevis- og sanktionslogik.

Ved **lov nr. 491 af 17. juni 2008** (L 96 af 12. marts 2008) blev kontrollen forenklet, så fokus flyttedes fra årsagen til den ulovlige stand til den faktisk målte hastighed. Rigsadvokatmeddelelsen om [køretøjers indretning](#) sammenfatter det således:

Ved lov nr. 491 af 17. juni 2008 blev der gennemført en forenklet og mere effektiv kontrol med knallerter, således at der i højere grad fokuseres på, om en knallert med hensyn til den maksimale hastighed er i lovlig stand, hvorimod en afklaring af, om en eventuel ulovlig maksimal hastighed er et udslag af konstruktive ændringer, i almindelighed ikke skal tillægges afgørende betydning.

Tiltalen rejses mod **ejeren (brugeren)** efter § 67, stk. 2, jf. udstyrsbekendtgørelsens § 28, stk. 1 (for høj maksimalhastighed) eller stk. 2 (konstruktive ændringer). Grænseværdierne er 30 km/t plus 20 pct. for lille knallert og 45 km/t plus 20 pct. for stor knallert ved kørselsmåling, mens de tilsvarende værdier ved måling på

rullefelt er 40 km/t og 60 km/t. Rigsadvokatmeddelelsen henviser til, at Vestre Landsret i **U 2007.2498V** har fastslået, at hastighedsmåling ved hjælp af rullefelt er en forsvarlig metode. Lasermåling kan kun bruges, hvis den er foretaget i overensstemmelse med Rigspolitiets notat om kontrol af ulovlige knallerter.

Sanktionssiden er trappet:

Retsfølge	Betingelse
Bøde efter § 67, stk. 2	Knallerten er i ulovlig stand – uanset årsagen
Forhøjet bøde (ca. 2.000 kr. i 3.-gangstilfælde, 2.500 kr. i 4.-gangstilfælde)	Kun hvor maksimalhastigheden ligger under 43/64 km/t, så konfiskation ikke kommer på tale
Betinget frakendelse, § 125, stk. 1, nr. 7	Fører af stor knallert, der kan køre 64 km/t eller derover, og som selv er ejer/bruger, med én tilsvarende overtrædelse inden for 3 år
Obligatorisk konfiskation, § 133 a, stk. 14	Ejeren (brugeren) har én gang tidligere inden for 3 år overtrådt § 67, stk. 2, på tilsvarende måde

Rigsadvokatmeddelelsen om [Færdsel – Konfiskation](#) præciserer, at det ved konstruktive ændringer er uden betydning, om ejeren selv har foretaget dem: "Alle tilfælde, hvor ejeren ved eller burde vide, at knallerten er konstruktivt ændret, er omfattet af konfiskationsbestemmelsen." Har ejeren lånt knallerten ud, mens den var i ulovlig stand, er det fortsat ejeren, der er ansvarlig efter § 67, stk. 2. Omvendt kan konfiskation undlades, hvis det godtgøres, at ejeren ikke har samtykket i benyttelsen. Endelig fastslår meddelelsen, at målinger, der alene dokumenterer en hastighedsovertrædelse efter [§ 43 a](#), ikke kan bruges som grundlag for konfiskation – der kræves en egentlig maksimalhastighedsmåling.

LOV

[Færdselsloven § 67, stk. 2](#)
[Færdselsloven § 125, stk. 1](#)
[Færdselsloven § 133a, stk. 14](#)

§ 11 Tuningsdele: forhandlingsforbuddet og U 1984.189H

Et selvstændigt spor rammer leddet før montering. Med hjemmel i bemyndigelsen i [§ 68, stk. 3](#) er det efter bekendtgørelse nr. 142 af 14. april 1977 om forbud mod forhandling af særligt hastighedsøgende udstyr forbudt at forhandle udstyr, der kan anvendes i motor eller udveksling på en knallert, så køretøjet kan yde større hastighed, end det er typegodkendt til.

Højesteret har afstukket rækkevidden. Rigsadvokatmeddelelsen om [strafpåstande ved forhandling af ulovlige tuningsdele](#) refererer **U 1984.189H** således:

Ved højesteretsdommene i U 1984.189H er det slået fast, at ovennævnte bekendtgørelse også omfatter forhandling af tuningsdele, der uden for den særlige dispensationsordning, som er meddelt landsforeningen "Ungdomsringen" (...) monteres på særlige baneknallerter. Dette gælder, selvom det sker uden fortjeneste og alene i forbindelse med reparation, eller det er påstået anvendt til undervisningsbrug i ungdomsklubber, der foranstalter baneknallertkørsel.

Omvendt omfatter bekendtgørelsen ikke tilfælde, hvor det må lægges til grund, at delene er monteret på andet end knallerter. Bevisbyrdefordelingen er praktisk håndteret således, at den, der gør gældende, at delene er monteret på andet end knallerter, opfordres til at sandsynliggøre dette; sker det ikke, kan der efter en konkret bevisvurdering rejses tiltale.

Strafpåstandene er indrettet efter omsætningen frem for efter en fast takst:

- Førstegangstilfælde: bøde på 1.500 kr.
- Øvrige overtrædelser: bøde svarende til købsprisen ekskl. moms, rundet op til nærmeste beløb deleligt med 500, jf. § 118 a, stk. 1.
- Overstiger dette 10.000 kr.: bøde svarende til 2/3 af indkøbsprisen **plus** konfiskation af den skønnede fortjeneste.
- Ved usædvanlig lav fortjeneste (f.eks. hvor de ulovlige dele bruges til at trække kunder til den øvrige omsætning): bøde svarende til købsprisen ekskl. moms.
- Konfiskeres ikke-solgte dele, anvendes en lavere bødepåstand.

Er der derimod alene monteret ulovlige dele på en enkelt knallert, uden at der er grundlag for at konfiskere selve knallerten, kan de indsatte dele konfiskeres efter straffelovens almindelige regler, jf. § 133 a, stk. 15.

LOV

Færdselsloven § 68, stk. 3

Færdselsloven § 118a, stk. 1

Færdselsloven § 133a, stk. 15

§ 12 Synssporet: periodisk syn, mangelklassifikation og omsyn

Parallelt med strafsporet står den administrative kontrol i [lov om godkendelse og syn af køretøjer](#), der afløste synsloven fra 2004 og efter § 1 dækker godkendelse af nye og ibrugtagne køretøjer, periodisk syn, syn ved vejsiden, øvrige kontroller samt regulering af syns- og omsynsvirksomheder.

Synsintervallerne følger direkte af loven: § 7 fastsætter, at personbiler med højst otte siddepladser og varebiler skal fremstilles 4 år efter første indregistrering og derefter hvert andet år, mens § 8 foreskriver **årligt** syn fra år 1 for lastbiler, busser med mere end otte siddepladser, påhængs- og sættevogne over 3.500 kg, ambulancer, taxier og personbiler til buskørsel.

Mangelvurderingen ved det periodiske syn er direkte afledt af [artikel 7 i direktiv 2014/45/EU](#) og gengivet i § 55 i [bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer](#):

1. *Mindre mangler, som ikke har væsentlig indflydelse på køretøjets sikkerhed eller indvirkning på miljøet (...)* 2) *Væsentlige mangler, som kan påvirke køretøjets sikkerhed eller have indvirkning på miljøet eller udsætte andre trafikanter for risiko (...)* 3) *Farlige mangler, som udgør en direkte og umiddelbar risiko for trafiksikkerheden eller har indvirkning på miljøet, som berettiger et forbud mod anvendelse af køretøjet på offentlige veje.*

Et køretøj med mangler i flere grupper klassificeres efter den alvorligste mangel, og flere mangler inden for samme inspektionselement kan rykke køretøjet én gruppe op, hvis den kombinerede virkning giver en højere risiko – samme kumulationstankegang som i § 118, stk. 7.

Retsvirkningerne fremgår af § 56:

Mangelgruppe	Resultat	Opfølgning
Mindre	Køretøjet godkendes	Manglerne udbedres; ingen fornyet kontrol
Væsentlige	Ikke godkendt	Omsyn inden for 60 dage

Farlige	Ikke godkendt	Omsyn inden for 60 dage; synsvirksomheden kan fastsætte vilkår for kørsel eller forbyde kørsel , indtil køretøjet er godkendt ved omsyn
---------	---------------	--

Den danske omsynsfrist på 60 dage ligger inden for direktivets ramme, hvorefter den efterfølgende kontrol ved væsentlige mangler skal ske "senest to måneder efter den første kontrol", jf. [artikel 9](#).

Udebliver køretøjet, iværksættes en trinvis håndhævelse efter [§ 46](#): erindringsbrev, bødeforelæg og påbud efter 9 uger, nyt bødeforelæg, hvis køretøjet hverken godkendes eller afmeldes inden fristen, og efter 15 uger anmoder Færdselsstyrelsen politiet om at inddrage nummerpladerne. Den lovmæssige forankring er [§ 10, stk. 2, i synsloven](#), hvorefter Færdselsstyrelsen kan påbyde, at nummerpladerne afleveres til Motorstyrelsen, og politiet kan inddrage dem, hvis påbuddet ikke efterkommes.

At synskontrollen historisk er begrundet i tekniske manglers uheldsbetydning, fremgår af **Beretning om periodisk syn (Betænkning nr. 920/1981)**, der bl.a. gennemgik Danmarks Statistiks opgørelser over uheldssyn foretaget af Statens Bilinspektion siden 1968 med registrering af mangler inden for mangelområderne styretøj, bremses, lygter, dæk, chassis og karrosseri.

LOV

[Bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer § 55](#)
[Bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer § 56](#)
[Lov om godkendelse og syn af køretøjer § 7](#)
[Lov om godkendelse og syn af køretøjer § 8](#)
[Lov om godkendelse og syn af køretøjer § 10, stk. 2](#)

PRAKSIS · **Byretten** · Tyveri af træpaller og ulovlig kørsel med uindregistreret lastbil

22.04.2014

§ 13 Syn ved vejsiden og den EU-retlige ramme

Erhvervskøretøjer kontrolleres ikke kun i synshallen. Efter [§ 11 i lov om godkendelse og syn af køretøjer](#) kan Færdselsstyrelsen foretage syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer og motorcykler og i den forbindelse anviser og ledsage køretøjer til et kontrolsted. De nærmere regler findes i [bekendtgørelse om udførelse af syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden](#).

Kontrollen er todelt: et indledende syn, hvor inspektøren efter [artikel 10 i direktiv 2014/47/EU](#) kontrollerer den seneste synsrapport, foretager en visuel vurdering af den tekniske tilstand og eventuelt af lastsikringen, og herefter beslutter, om der skal foretages et detaljeret syn. Konstateres væsentlige eller farlige mangler, skal de efter bekendtgørelsens [§ 17](#) udbedres, inden køretøjet igen må benyttes, og inspektøren kan påbyde indskrænkning af eller forbud mod brug af køretøjet, indtil manglerne er udbedret. Kun hvis manglen kan afhjælpes på kontrolstedet i et omfang, så køretøjet kan nå sikkert frem, må det køre videre til et nærliggende værksted.

Den grænseoverskridende dimension er reguleret i bekendtgørelsens [§ 18](#) og [artikel 14 i direktiv 2014/47/EU](#): dansk indregistrerede køretøjer kan pålægges ekstraordinær kontrol inden for en frist, mens Færdselsstyrelsen for udenlandsk registrerede køretøjer kan anmode registreringsstatens myndighed om at foretage en ny teknisk kontrol.

Den samlede EU-ramme, som den danske regulering udmønter, består af:

Retsakt	Funktion

Forordning (EU) 2018/858	Godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer
Forordning (EU) nr. 168/2013	Godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler
Forordning (EU) nr. 167/2013	Godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugstraktorer
Direktiv 2014/45/EU	Periodisk teknisk kontrol (syn)
Direktiv 2014/47/EU	Syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer
Forordning (EU) 2016/403	Klassificering af alvorlige vejtransportovertrædelser, herunder af de to synsdirektiver

Både 2014/45/EU og 2014/47/EU beskriver forholdet mellem de to kontrolformer ens: "Periodisk kontrol bør være det vigtigste redskab til at sikre trafiksikkerhed. Teknisk kontrol af erhvervskøretøjer ved vejsiden bør udelukkende fungere som supplement til den periodiske kontrol." Systematikken forklarer, hvorfor dansk ret lader de tunge køretøjer møde både årligt syn, vejsidesyn og et forhøjet bødeniveau.

Det skal bemærkes, at ikke alle kontrolregler for tunge køretøjer hviler på §§ 67-79. Køre- og hviletidsreglerne har deres eget hjemmelsgrundlag i § 86 a med selvstændige tilbageholdelseshjemler i § 120 a, stk. 1, nr. 4-7; praksis herom – f.eks. [SS-1527/2008-VLR](#) om ophævelse af betinget frakendelse i en køre- og hviletidssag og [SS-47/2017-VLR](#) om, at en straffesag ikke kunne udsættes på et endnu ikke fremsat lovforslag – angår derfor et beslægtet, men adskilt regelsæt.

LOV

[Færdselsloven § 86a](#)

[Færdselsloven § 120a, stk. 1](#)

[Lov om godkendelse og syn af køretøjer § 11](#)

PRAKSIS **Landsretten** · Landsretten ændrer byrettens kendelse: Sag om overtrædelse af køre- og hviletidsregler udsættes ikke trods kommende lovændring 09.03.2017

Landsretten · Vestre Landsrets dom om køre- og hviletid: Ophævelse af betinget frakendelse af førerretten 02.09.2008

§ 14 Forvaltningsretlige rammer om synsvirksomhederne

Siden liberaliseringen ved lov nr. 473 af 9. juni 2004 træffes afgørelser om godkendelse eller nægtelse af godkendelse ved syn af **private** virksomheder. Det rejser en række forvaltningsretlige spørgsmål, som Folketingets Ombudsmand har taget stilling til.

I [udtalelsen om privatisering af bilsynsvirksomhed](#) fastslog Ombudsmanden, at de almindelige regler om **myndighedsinhabilitet ikke gælder for synsvirksomheder** – en opfattelse, som både Transportministeriet og Justitsministeriet tilsluttede sig. Konsekvensen blev ikke, at spørgsmålet var uden betydning, men at det måtte reguleres særskilt:

Færdselsstyrelsen har nu på baggrund af ombudsmandens udtalelse taget initiativ til at præcisere disse regler, således at det udtrykkeligt vil fremgå, at en synsvirksomhed ikke må syne eller omsyne køretøjer, som virksomheden ejer eller bruger eller på anden måde råder over eller har en væsentlig økonomisk interesse i.

Derimod fandt Færdselsstyrelsen ikke grundlag for at afskære en synsvirksomhed fra at syne biler, den selv havde rustbeskyttet, bl.a. fordi rustbeskyttelse har karakter af forebyggende vedligeholdelse, og fordi styrelsens tilsyn ikke havde vist nævneværdige forskelle i fejlfindingsstatistikken. Sagen viser den grundmodel, der gælder

på området: forvaltningsretlige garantier sikres ikke gennem de almindelige uskrevede grundsætninger, men gennem udtrykkelige krav i syns- og omsynsreguleringen – i dag bl.a. betingelserne for tilladelse i [§ 13 i lov om godkendelse og syn af køretøjer](#), herunder krav om godkendt kvalitetsstyringssystem, ansvarsforsikring og vandel.

Også Færdselsstyrelsens egen sagsbehandling har været prøvet. I en sag fra 1994 om [klagevejledning](#) rejste Ombudsmanden af egen drift spørgsmål om en standardvejledning, hvorefter afgørelser "ikke i almindelighed" kunne indbringes for højere administrativ myndighed. Færdselsstyrelsen erklærede sig enig i, at vejledningen ikke var tilstrækkelig præcis, og fastsatte en intern instruks med en dækkende formulering af klagemuligheden – hvorefter Ombudsmanden tog det oplyste til efterretning og ikke foretog sig mere. Udtalelserne er ikke bindende, men de udstikker rammen for, hvad der kan forventes af begrundelse og klagevejledning, når et køretøj underkendes eller nummerpladerne kræves afleveret.

LOV

Forvaltningsloven § 25, stk. 1

Lov om godkendelse og syn af køretøjer § 13

§ 15 Grænsefladen til civilret og forsikringsret

Køretøjets tekniske stand er ikke kun et strafferetligt og forvaltningsretligt tema. Den samme fysiske mangel kan samtidig være en køberetlig mangel og et forsikringsretligt dækningsspørgsmål – med helt andre beviskrav.

På **køberetssiden** kan alvorlige tekniske fejl føre til ophævelse af handelen. I [BS-874/2008-VLR](#) stadfæstede Vestre Landsret en ophævelse af et bilkøb som følge af motorskade, med tvist om tilbagelevering af bytteyder. Den nærmere afgrænsning af mangelsbegrebet ved bilhandler behandles i [brugt-bil-privatkoeb-mangler](#); pointen her er alene, at ejerens færdselsretlige pligt til at holde køretøjet i lovlig stand ikke ophæver sælgerens køberetlige mangelsansvar, og omvendt.

På **forsikringssiden** er sondringen mellem en udefrakommende skadesbegivenhed og et rent mekanisk nedbrud afgørende. I [Ankenævnet for Forsikrings afgørelse af 13. november 2024](#) fik en forsikringstager ikke medhold i, at en motorskade skyldtes påkørsel af en genstand i rabatten. Nævnet lagde vægt på, at der ikke kunne findes oliespild på uheldsstedet, at sliddet alene fandtes på lejeoverfaldet ved cylinder 4 og ikke ensartet i alle lejer, og at bilens kilometerstand var 594.702 km – hvorfor skaden måtte anses for en mekanisk fejl, der var undtaget fra dækningen. Bevisbyrden for, at der er indtrådt en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed, påhviler forsikringstageren.

Sammenhængen er praktisk relevant, fordi en ejer, der forsømmer vedligeholdelse, kan blive ramt tre gange: ved bøden efter § 67, stk. 2, ved den manglende forsikringsdækning for det mekaniske nedbrud, og ved den administrative konsekvens, at køretøjet ikke godkendes ved syn.

LOV

Færdselsloven § 67, stk. 2

PRAKSIS

Landsretten · Ophævelse af bilkøb grundet motorskade og tvist om tilbagelevering af bytteyder 12.05.2009

Ankenævnet for Forsikring · Afvisning af dækning for motorskade efter påkørsel af genstand: Tvivl om hændelsesforløb og mekanisk defekt 13.11.2024

§ 16 Sammenfatning: fem linjer i praksis

1. Ansvarsfordelingen er lagdelt, ikke overlappende. Ejeren og den varige bruger svarer for køretøjets *lovlige* stand efter § 67, stk. 2, føreren for dets *forsvarlige* stand efter § 67, stk. 3 og – for støj og emissionsforhold – efter § 67, stk. 4. En fører, der ikke er ejer eller bruger, straffes kun, hvis den ulovlige stand samtidig gør køretøjet uforsvarligt.

2. Ejersansvaret er strengt, men har en reel undergrænse. Forarbejderne fastslår, at der ikke er tale om objektivt ansvar, og at overholdte periodiske syn plus regelmæssige sagkyndige eftersyn friholder ejeren for uvarslet og pludseligt indtrædende fejl. Det er den eneste egentlige forsvarslinje, og den er dokumentationsbaseret.

3. Sanktionen afhænger af tre variabler. Grundtaksten efter § 118, stk. 1, nr. 1, jf. § 118 a, forhøjes, hvis (a) der er manipuleret med motor eller forureningsbegrænsende udstyr (§ 118, stk. 6), (b) køretøjet er et tungt køretøj med alvorlige sikkerhedskritiske fejl (§ 118, stk. 7 – 5.000 kr. til føreren, 10.000 kr. til ejeren), eller (c) køretøjet afgiver unødigt støj (§ 118, stk. 8 – 2.500 kr.). Flere mangler sammenlægges, men flere små fejl med samlet farevirkning bedømmes som én alvorlig fejl.

4. Frakendelse kræver mere end en mangel. Der skal foreligge skade eller fare herfor under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden, jf. § 125, stk. 1, nr. 1, som illustreret af SS-6185/2008-KBH og S-1801-15. For knallerter gælder den særlige frakendelsesgrund i § 125, stk. 1, nr. 7.

5. Det effektive pressionsmiddel er ikke bøden, men rådigheden over køretøjet. Nummerpladeinddragelse ved fare efter § 77, stk. 1, Færdselsstyrelsens påbud og politiets inddragelse efter § 10, stk. 2 og § 12 i synsloven, synsvirksomhedens kørselsforbud ved farlige mangler efter § 56 og tilbageholdelse efter § 120 a, stk. 1, nr. 7 virker alle indtil køretøjet faktisk er bragt i lovlig stand.

Afgrænsningsmæssigt bemærkes, at konfiskation af køretøjer efter § 133 a ved grove færdselsovertrædelser og vanvidskørsel behandles i [vanvidskoersel](#), mens spiritus- og narkotikakørsel behandles i [spirituskoersel](#) og [narkotikakoersel](#).

LOV	Færdselsloven § 67, stk. 2-4	Færdselsloven § 118, stk. 6-8	Færdselsloven § 120a, stk. 1
	Færdselsloven § 125, stk. 1	Lov om godkendelse og syn af køretøjer § 10, stk. 2	
PRAKSIS	Landsretten · Ubetinget frakendelse af førerretten for lastbilchauffør efter tilsidesættelse af vigepligt i prøvetid Byretten · Bødestraf og betinget førerretsfrakendelse for overtrædelse af færdselsloven ved højresvingsulykke uden påkørsel		
			05.02.2016 24.06.2008

REFERENCE Lovgrundlag

5 paragraffer

Færdselsloven § 67		Færdselsloven § 77	stk. 1
Færdselsloven § 118	stk. 1, 6-8	Færdselsloven § 120a	stk. 1
Lov om godkendelse og syn af køretøjer § 10			

MATERIALE Citerede afgørelser

14 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS		1
08.06.2023	Højesterets dom om motorkøretøjsforsikringens dækning uden for færdselslovens område ved dødsulykke under brandslukning	bs-27456-2021-hjr
LANDSRET TEN · ANKEINSTANS		8
19.06.2024	Vestre Landsret stadfæster konfiskation af personbil trods ukendt fører efter vanvidskørsel	AM2024.06.19V
09.05.2017	Ulovlig godskørsel uden fornøden tilladelse - Bøde for overtrædelse af godskørselslov	1014-1221
09.03.2017	Landsretten ændrer byrettens kendelse: Sag om overtrædelse af køre- og hviletidsregler udsættes ikke trods kommende lovændring	974-1174
05.02.2016	Ubetinget frakendelse af førerretten for lastbilchauffør efter tilsidesættelse af vigepligt i prøvetid	S-1801-15
07.11.2011	Stadfæstelse af dom for overtrædelse af færdselsloven ved påkørsel af cyklist i fodgængerfelt	2974-3520
13.12.2010	Frifindelse i sag om overtrædelse af færdselsloven ved grusgrav: Grusvej ikke anset for offentlig vej	261-302
12.05.2009	Ophævelse af bilkøb grundet motorskade og tvist om tilbagelevering af bytteyder	6991-8387
02.09.2008	Vestre Landsrets dom om køre- og hviletid: Ophævelse af betinget frakendelse af førerretten	6472-7767
BYRET TEN · FØRSTE INSTANS		4
09.02.2022	Kendelse om opretholdelse af beslaglæggelse af lastbil i sag om spirituskørsel	2624-3126
24.01.2020	Dom for overtrædelse af færdselsloven og førerretsfrakendelse	2534-3018
22.04.2014	Tyveri af træpaller og ulovlig kørsel med uindregistreret lastbil	826-929
24.06.2008	Bødestraf og betinget førerretsfrakendelse for overtrædelse af færdselsloven ved højresvingsulykke uden påkørsel	816-919
ANKENÆVN ET FOR FORSIKRING · NÆVN / KLAGEINSTANS		1
13.11.2024	Afvisning af dækning for motorskade efter påkørsel af genstand: Tvivl om hændelsesforløb og mekanisk defekt	100943

FORARBEJDE **Betænkninger**1 reference

Beretning om periodisk syn (Betænkning nr. 920)

nr. 920 · 1981 · Justitsministeriet

03

PRAKSISOVERSIGT · FÆRDSELSRET

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 culpa-reglen 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 culpa-reglen 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: personskaade og forsørgertab nedsættes kun ved forsæt eller grov uagtsomhed (§ 101, stk. 2), mens tingsskaade 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** Føreren 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, folketingssåret 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: personskade 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

skubbende 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 lovhenvvisninger – 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 03.02.1994 Byretten · Sag om nedsættelse af erstatning efter færdselsuheld grundet grov uagtsomhed 21.06.2007 Ankenævnet for Forsikring · Passagers krav på ulykkesforsikring efter spirituskørsel: Spørgsmål om grov uagtsomhed og kendskab til førerens beruselse 05.11.2025	

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 **forsikringspligtssubjekt**. Efter [§ 106, stk. 1](#) påhviler forsikringspligten for registreringspligtige køretøjer "ejeren 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 selvriskoen, 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 risikooplysninger 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 risikooplysninger 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 Landsretten · Regreskrav mod fører af uforsikret bil efter færdselsuheld Landsretten · Frifindelse af trailerudlejer for regreskrav fra DFIM efter færdselsuheld i udlandet Landsretten · Landsrettens dom om erstatning efter færdselsuheld med ukendt bil Procesbevillingsnævnet · Procesbevillingsnævnet: 3.-instansbevilling om DFIM's regreskrav mod simpelt uagtsom bruger af uforsikret bil	
	30.04.2025 09.09.2024 06.05.2022 24.11.2021 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 "færdse 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 Verzekering) 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

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.

Erstatningsbyrden blev derfor placeret hos erhvervsansvarsforsikringen. Under hensyn til sagens principielle karakter blev ingen af parterne pålagt sagsomkostninger.

Dommen er en lærebogsillustration af **to EU-retlige grænser på én gang**: direktiver har ikke horisontal direkte virkning mellem private, og pligten til overensstemmende fortolkning stopper ved contra legem. Sammenlign EU-Domstolens formulering i [C-370/24](#), hvor Domstolen understregede, at forpligtelsen til overensstemmende fortolkning kan kræve, at nationale retter ændrer fast retspraksis – men netop kun hvis fortolkningen **ikke** er dikteret af en klar lovtekst. I brandbil-sagen var den det.

Løsningen måtte derfor komme fra lovgiver – og den kom to et halvt år senere.

LOV	Færdselsloven § 1	Færdselsloven § 101	Færdselsloven § 105	
PRAKSIS	EU-Domstolen · Bevisbyrde for passagerers kendskab til stjalne køretøjer i erstatningssager			30.04.2025
	EU-Domstolen · Lovpligtig ansvarsforsikring: Fortolkning af 'færdsel med køretøjer' når en landbrugstraktor anvendes som stationær arbejdsmaskine			27.11.2017
	Landsretten · Sag om dækning af forsørgertabserstatning efter dødsulykke med brandbil under brandslukning			18.06.2021

2023-reformen: § 105's nye dækningsområde efter direktiv (EU) 2021/2118 – og hvorfor § 101 bevidst blev stående

Ved lovændring af **13. december 2023** (ikrafttræden 23. december 2023) blev [færdselslovens § 105, stk. 1](#) omformuleret som led i gennemførelsen af **direktiv (EU) 2021/2118**, der ændrede motorkøretøjsforsikringsdirektivet. Bestemmelsen lyder nu, at erstatningskrav for skader forvoldt af motordrevne køretøjer,

som på ulykkestidspunktet anvendes på en måde, der er i overensstemmelse med køretøjets funktion som transportmiddel, skal, uanset om skaden forvoldes inden for lovens anvendelsesområde som fastlagt i § 1, være dækket af en forsikring...

Ændringen gør præcis to ting – og undlader bevidst at gøre en tredje.

1. Den udvider dækningen geografisk. Forsikringspligten gælder nu også uden for færdselslovens område. Det er direkte svar på brandbil-problemet.

2. Den indsnævrer dækningen funktionelt. Til gengæld gælder pligten kun, når køretøjet bruges som transportmiddel. Af forarbejderne fremgår, at det ikke har betydning, om køretøjet er stationært eller i bevægelse, men at forsikringspligten bortfalder, hvis køretøjets funktion er en anden – fx hvis det "alene anvendes som energikilde for et andet køretøj i industriel eller landbrugsmæssig sammenhæng". Forarbejderne præciserer samtidig, at det forhold, at et køretøj er et **motorredskab** efter § 2, nr. 16, ikke i sig selv udelukker dækning: "I praksis må de fleste motorredskaber, når de bruges som arbejdsredskab, også anses for at være i brug som transportmiddel." Dermed er EU-Domstolens Rodrigues de Andrade-sondring skrevet ind i dansk lov.

3. Men § 101 blev ikke rørt. Dette er reformens vigtigste – og mest oversete – pointe. Forarbejderne siger det utvetydigt:

§ 101 om udstrækningen af det objektive erstatningsansvar foreslås endvidere ikke ændret. Det vil derfor fortsat alene være skader, der forvoldes inden for færdselslovens anvendelsesområde, der er underlagt et objektivt 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		27.11.2017
	Landsretten · Sag om dækning af forsørgertabserstatning efter dødsulykke med brandbil under brandslukning		18.06.2021

§ 11 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 personskade, 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 personskade og efterfølgende undladelse af at stoppe

22.06.2019

Flugtbilisten: fra ren erstatningsnorm til fængselsstraf efter § 117 d 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 objektivt 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 objektivt 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 stjalne 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 personskade 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

04

PRAKSISOVERSIGT · FÆRDSELSRET

Praksisoversigt over narkotikakørsel (færdselsloven § 54 + lattergas)

Nulgrænsen i § 54, stk. 1, THC-trappen og lattergasklassificeringen fra 10. november 2025

Version 2 · Opdateret 15. jul. 2026 · 24 afgørelser · 2010-2025

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Narkotikakørsel er i dansk ret bygget op om to helt forskellige normer: en objektiv nulgrænse i færdselslovens § 54, stk. 1, hvor blodprøven alene afgør skyldsspørgsmålet, og en impulsfører-norm i § 54, stk. 2, hvor anklagemyndigheden konkret skal bevise, at føreren var ude af stand til at føre køretøjet på fuldt betryggende måde. Sanktionerne findes i § 117, frakendelsen i §§ 125, 126 og 128, og køretøjskonfiskationen i § 133 a. Med bekendtgørelse nr. 1277 af 5. november 2025 om klassificering af færdselssikkerhedsfarlige stoffer – i kraft 10. november 2025 – blev dinitrogenoxid (lattergas) klassificeret som trafikfarligt og samtidig udtrykkeligt undtaget fra "ubetydelig restmængde"-reglen, hvilket i praksis flytter lattergaskørsel fra bevistung stk. 2-vurdering til en ren nulgrænseovertrædelse med ubetinget frakendelse i mindst 3 år.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01** Færdselslovens § 54, stk. 1, nr. 1, er en objektiv nulgrænse: al kørsel med et klassificeret trafikfarligt stof i blodet er strafbar, uanset om føreevnen konkret var påvirket.
- 02** Dinitrogenoxid (lattergas) blev klassificeret som færdselssikkerhedsfarligt med virkning fra 10. november 2025, og bekendtgørelsens § 3 sætter udtrykkeligt "ubetydelig restmængde"-reglen ud af kraft for netop lattergas – enhver påviselig restmængde er dermed en stk. 1-overtrædelse.
- 03** Lattergaskørsel begået før 10. november 2025 kan kun straffes efter § 54, stk. 2, hvor anklagemyndigheden konkret skal bevise, at føreren var ude af stand til at føre køretøjet på fuldt betryggende måde.
- 04** THC er reguleret i en trappemodell: over 0,001 og til og med 0,003 mg/kg giver bøde og klip; over 0,003 mg/kg giver bøde og betinget frakendelse; over 0,009 mg/kg giver bøde og ubetinget frakendelse i mindst 3 år.
- 05** Førstegangsovertrædelse af nulgrænsen i § 54, stk. 1, nr. 1, er sanktionsmæssigt sidestillet med spirituskørsel med en promille på 1,21 og udløser ubetinget frakendelse i mindst 3 år allerede første gang.

- 06** Bøden beregnes som årlig bruttoindtægt divideret med 25 (én måneds nettoløn); der udmåles halv nettoløn ved lavt THC-niveau og ved receptoverskridelser, og minimumsbøden er 1.500 kr.
- 07** Ved to førstegangskørsler til samtidig pådømmelse udmåles $2 \times$ én måneds nettoløn efter absolut kumulation – ikke frihedsstraf.
- 08** Ved samme kørsel under påvirkning af både alkohol og narkotika er udgangspunktet for den samlede frakendelsestid 5 år efter princippet om modereret kumulation, jf. straffelovens § 88.
- 09** Højesteret har fastslået, at det ikke er en betingelse for straf, at der på gerningstidspunktet er fastsat en præcis bagatelgrænse i bekendtgørelsen for det pågældende stof.
- 10** En påstand om lovlig recept skal dokumenteres af tiltalte; uoplyst herkomst af et receptpligtigt stof i blodet kommer ikke tiltalte til gode.
- 11** Gentagen narkotikakørsel udløser obligatorisk konfiskation af køretøjet efter § 133 a, stk. 4 og 5, når ejeren inden for henholdsvis 3 og 5 år tidligere er frakendt førerretten for § 53- eller § 54-forhold.
- 12** Kørsel i frakendelsestiden straffes selvstændigt efter § 117 a og lægger som udgangspunkt 10 dage til fængselsstraffen for selve narkotikakørslen.
- 13** Overtrædelse af føreevnekriteriet i § 54, stk. 2, absorberer nulgrænseovertrædelsen i stk. 1, og "skærpende omstændigheder" efter § 126, stk. 1, nr. 2, foreligger typisk, når føreren ved den kliniske lægeundersøgelse er fundet påvirket i let grad eller derover.

§ 1 To normer i én paragraf: nulgrænsen i § 54, stk. 1, og impulsfører-normen i § 54, stk. 2

Færdselsloven § 54 rummer to indbyrdes uafhængige forbud, som i praksis fører til vidt forskellige bevistemaer.

Stk. 1 – den objektive nulgrænse. Bestemmelsen forbyder kørsel, hvis blodet »under eller efter kørslen« indeholder et af fire kategorier af stoffer:

Nr.	Gerningsindhold
§ 54, stk. 1, nr. 1	Bevidsthedspåvirkende stoffer klassificeret som farlige for færdselssikkerheden, indtaget uden lovlig recept (heroin, kokain, amfetamin, MDMA, GHB – og fra 10. november 2025 tillige lattergas)
§ 54, stk. 1, nr. 2	THC over 0,001 mg pr. kg blod, indtaget uden lovlig recept
§ 54, stk. 1, nr. 3	Nr. 1-stoffer indtaget i henhold til recept, men i strid med doseringen
§ 54, stk. 1, nr. 4	THC indtaget i henhold til recept, men i strid med doseringen

Rigsadvokatmeddelelsen beskriver normen skarpt:

Nulgrænsen indebærer, at al kørsel med et eller flere af de omfattede stoffer i blodet er forbudt uden hensyn til, om det kan godtgøres, at stoffet i det konkrete tilfælde har påvirket den pågældendes evne til at føre køretøjet. Der knyttes således ikke noget føreevnekriterium til bestemmelsen.

(jf. [Rigsadvokatmeddelelsen, afsnittet om § 54, pkt. 4.1.1](#)). Nulgrænsen blev indført ved **lov nr. 524 af 6. juni 2007**.

Stk. 2 – impulsfører-normen. [§ 54, stk. 2](#) rammer den, der »på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler eller af lignende årsager« er ude af stand til at føre køretøjet på fuldt betryggende måde. Her er der intet krav om et målbart stof – men til gengæld skal påvirkningen bevises konkret. Bestemmelsen er ikke reserveret til narkotika: Højesteret stadfæstede i [AM2023.03.02H](#) en ubetinget frakendelse i 3 år for kørsel i træt tilstand efter § 54, stk. 2, jf. [§ 126, stk. 1, nr. 2](#) og [§ 128, stk. 2](#).

Forholdet mellem de to. Efter forarbejderne til lov nr. 524 af 6. juni 2007 **absorberer** en overtrædelse af føreevnekriteriet i stk. 2 en samtidig overtrædelse af nulgrænsen i stk. 1; der straffes alene efter stk. 2. Efter strafskærpelsen i **lov nr. 184 af 8. marts 2011** blev sanktionen for stk. 1 imidlertid løftet op på niveau med stk. 2 under skærpende omstændigheder, hvorved det praktiske anvendelsesområde for stk. 2 blev snævret ind til de særdeles skærpede tilfælde. Efter lempelsen af THC-sanktionerne ved **lov nr. 695 af 8. juni 2017** er billedet igen vendt for hash-sagerne: Rigsadvokaten antager, at § 54, stk. 2, atter straffes hårdere end § 54, stk. 1, nr. 2 og 4, når THC-niveauet er lavt eller stoffet er lægeordineret, og at stk. 2's anvendelsesområde derfor er blevet **større** i sådanne sager, jf. [pkt. 4.1.3](#).

LOV

[Færdselsloven § 54, stk. 1-2](#)[Færdselsloven § 126, stk. 1](#)[Færdselsloven § 128, stk. 2](#)

PRAKSIS

Højesteret · Højesteret stadfæster tre års ubetinget frakendelse af førerretten for kørsel i træt tilstand 02.03.2023

§ 2 Lattergas bliver et trafikfarligt stof – nulgrænsen fra 10. november 2025

Det mest markante nybrud på området er **bekendtgørelse nr. 1277 af 5. november 2025 om klassificering af færdselssikkerhedsfarlige stoffer**, der trådte i kraft [den 10. november 2025](#) og samtidig ophævede den hidtidige bek. nr. 655 af 19. juni 2007.

Klassificeringen. [Bekendtgørelsens § 1, stk. 1](#) lyder:

Euforiserende midler, der er anført på liste A, B, D og E i bilaget til bekendtgørelse om euforiserende stoffer, klassificeres som farlige for færdselssikkerheden. Dinitrogenoxid (lattergas) klassificeres endvidere som farlig for færdselssikkerheden.

Dermed er lattergas et stof omfattet af [§ 54, stk. 1, nr. 1](#) – en objektiv nulgrænseovertrædelse.

Den afgørende teknikalitet: § 3, 2. pkt. Normalt indeholder [bekendtgørelsens § 2](#) bagatelgrænser for de stoffer, der er opregnet i bilag 1, og [§ 3](#) fungerer som sikkerhedsventil for stoffer *uden* for bilaget:

Hvis en blodprøve indeholder en ubetydelig restmængde af et euforiserende middel, som er klassificeret som farligt for færdselssikkerheden, men som ikke er anført i bilag 1, anses blodprøven ikke for at indeholde det pågældende euforiserende middel. 1. pkt. finder ikke anvendelse for dinitrogenoxid (lattergas).

Lattergas er hverken optaget i bilag 1 med en bagatelgrænse eller omfattet af restmængde-ventilen. Resultatet er en **egentlig nulgrænse**: enhver påviselig mængde dinitrogenoxid i blodprøven er tilstrækkelig til domfældelse efter § 54, stk. 1, nr. 1.

Retsstillingen før og efter – et skarpt skæringspunkt. Konsekvensen af skiftet er dramatisk:

- **Kørsel før 10. november 2025:** Lattergas var ikke klassificeret. Forholdet kunne derfor kun henføres under § 54, stk. 2, hvor anklagemyndigheden konkret skulle bevise, at føreren var ude af stand til at føre køretøjet betryggende – typisk ved kørselsfejl, vidneforklaringer og klinisk lægeundersøgelse. Skete der ikke det, var der ingen straf.
- **Kørsel fra og med 10. november 2025:** Blodprøven alene afgør sagen. Sanktionen følger § 117, stk. 1, nr. 3 (bøde svarende til én måneds nettoløn i førstegangstilfælde), og frakendelsen sker **ubetinget** efter § 126, stk. 1, nr. 2 for et tidsrum af mindst 3 år, jf. § 128, stk. 2.

Da der er tale om nykriminalisering, gælder skæringspunktet efter straffelovens § 3 ubetinget: gerningstidspunktet – ikke pådømmelsestidspunktet – afgør, om sagen skal føres som en stk. 1- eller stk. 2-sag.

Praksis før klassificeringen. Retspraksis fra tiden før reformen viser netop, hvorfor lattergaskørsel var svær at ramme: den blev typisk først strafbar, når den udmøntede sig i en ulykke. I **SS-1812/2023-NAE – Retten i Næstveds dom af 16. februar 2024** – blev en fører idømt betinget fængsel i 1 år og 8 måneder for særlig hensynsløs kørsel med lattergas, hvor en 3-årig pige blev permanent kørestolsbruger og respiratorafhængig. Sagen blev afgjort efter straffelovens § 249 og færdselslovens § 118, stk. 10 med konfiskation efter § 133 a, stk. 2 – altså via vanvidskørselssporet, ikke via en nulgrænse. Efter 10. november 2025 ville selve kørslen have været strafbar allerede ved blodprøven, uafhængigt af ulykken.

LOV

Bekendtgørelse om klassificering af færdselssikkerhedsfarlige stoffer § 1, stk. 1

Bekendtgørelse om klassificering af færdselssikkerhedsfarlige stoffer § 3

Færdselsloven § 54, stk. 1-2

Færdselsloven § 117, stk. 1

Færdselsloven § 126, stk. 1

Straffeloven § 3

PRAKSIS

Byretten · Betinget fængsel i 1 år og 8 måneder for særlig hensynsløs kørsel med lattergas – 3-årig datter permanent kørestolsbruger og respiratorafhængig

16.02.2024

§ 3 Lattergassen i bilen: samspillet med lattergaslovens § 4 a og § 12

Narkotikakørsel med lattergas vil i praksis næsten altid være ledsaget af en selvstændig overtrædelse af **lattergasloven**, fordi patronerne og ballonerne findes i køretøjet på offentlig vej.

Lattergaslovens § 4 a – indsat ved **lov nr. 732 af 13. juni 2023** – bestemmer:

Lattergas må ikke besiddes på offentligt tilgængelige steder, på uddannelsessteder, i ungdomsklubber, i fritidsordninger og lign., medmindre det sker som led i erhvervsudøvelse eller har et andet anerkendelsesværdigt formål.

Overtrædelse straffes med bøde efter § 12, stk. 1, nr. 2. **Rigsadvokatmeddelelsen, afsnittet Lattergas** (16. juli 2024) fastlægger anklagepraksis med udgangspunkt i forarbejderne til 2023-loven:

Mængde	Udgangspunkt for bøden
Op til 1.349 gram (lille mængde)	3.000 kr.

1.350–2.699 gram (middelstor mængde)	Fra 5.000 kr.
2.700 gram eller derover (formodning om videresalg)	Fra 50.000 kr.

Er mængden så stor, at videresalg må formodes, sidestilles forholdet med erhvervsdrivendes markedsføring. Andre indikatorer end mængden kan pege samme vej – regnskaber, kundelister, crackers og balloner.

Bødeniveauet ses i praksis: i **2-3824/2023** blev en forbruger [idømt bøde og konfiskation for ulovlig indførsel af 18 flasker lattergas](#) efter lattergaslovens § 12, stk. 1, jf. § 4, stk. 1. I den anden ende af spektret dømte Retten i Roskilde i **18B-1763/2024** en tiltalt til [fængsel i 10 måneder for besiddelse af næsten 12 kg hash og 270 flasker lattergas til videresalg](#) – her blev den skærpede strafferamme i [§ 12, stk. 2, nr. 4](#) (systematisk overtrædelse med økonomisk vinding for øje) bragt i anvendelse, bl.a. på grundlag af Sikkerhedsstyrelsens udtalelse om, at mængden talte for fængselsstraf.

Efter 10. november 2025 vil en lattergaspåvirket bilist derfor typisk stå med **tre samtidige forhold**: nulgrænseovertrædelsen efter færdselslovens § 54, stk. 1, nr. 1, besiddelsen efter lattergaslovens § 4 a – og eventuelt kørselsfejl efter færdselslovens almindelige adfærdsregler. Bødestraffene sammenlægges efter kumulationsreglen i [lattergaslovens § 12, stk. 3](#).

LOV

[Færdselsloven § 54, stk. 1](#)
[Lattergasloven § 4a](#)
[Lattergasloven § 12, stk. 1-3](#)

PRAKSIS

Byretten · Fængsel for besiddelse af næsten 12 kg hash og 270 flasker lattergas til videresalg

21.08.2024

Byretten · Bødestraf og konfiskation for ulovlig indførsel af 18 flasker lattergas til eget forbrug

30.05.2023

§ 4 THC-trappen: 0,001 – 0,003 – 0,009 mg pr. kg blod

THC indtager en særstilling. Ved **lov nr. 695 af 8. juni 2017** – udmøntningen af den politiske aftale af 30. juni 2016 om kørsel i hashpåvirket tilstand – blev der indført en trappestigemodel, hvor sanktionen stiger med det målte THC-indhold. Lovforarbejderne begrundet det direkte med proportionalitetshensyn:

Overtrædelse af bagatelgrænsen medfører efter de gældende regler som udgangspunkt en bøde svarende til én månedsløn og en ubetinget frakendelse af førerretten i minimum tre år. Straffen og frakendelsen af førerretten er i disse tilfælde ikke altid proportional og kan have vidtrækkende og utilsigtede konsekvenser, der ikke er i samfundets interesse.

De tre grænseværdier blev bevidst kalibreret mod promillegrænserne for spirituskørsel:

THC i blodet	Svarer til promille	Straf (1. gang)	Frakendelse (1. gang)
Over 0,001 – t.o.m. 0,003 mg/kg (lavt)	0,2–0,5	Bøde, ½ måneds nettoløn, jf. § 117, stk. 1, nr. 1	Klip i kørekortet, jf. § 125, stk. 2, nr. 6
Over 0,003 – t.o.m. 0,009 mg/kg (mellem)	0,5–1,2	Bøde, 1 måneds nettoløn, jf. § 117, stk. 1, nr. 2	Betinget frakendelse, jf. § 125, stk. 1, nr. 6
Over 0,009 mg/kg (højt)	over 1,2	Bøde, 1 måneds nettoløn	Ubetinget frakendelse i 3 år, jf. § 126, stk. 1, nr. 2

(Skemaet er gengivet efter [Rigsadvokatmeddelelsens bilag 1](#).)

Et væsentligt træk ved det lave niveau er, at det **aldrig** kan udløse fængsel: hjemlen i [§ 117, stk. 2](#) omfatter ikke [§ 117, stk. 1, nr. 1](#). Selv i sjette gentagelsestilfælde er sanktionen efter Rigsadvokatens skema fortsat bøde på

½ måneds nettoløn og klip. Til gengæld kan tre klip inden for tre år selvstændigt udløse frakendelse – Østre Landsret stadfæstede i **SS-1566/2015-OLR** en [ubetinget frakendelse efter tre klip](#) og fastslog, at det ikke er et krav, at alle klipudløsende forhold er begået *efter* den oprindelige betingede frakendelse.

Mellemniveauet illustreres af **AM2021.06.25B**, hvor Københavns Byret dømte en fører med et THC-indhold på **0,0067 mg/kg** for overtrædelse af § 117, stk. 1, nr. 2, jf. § 54, stk. 1, nr. 2. Sanktionen blev [bøde på 10.000 kr. og betinget frakendelse i 3 år efter § 125, stk. 1, nr. 6](#) – netop det udfald trappemodellen tilsigter.

Overgangen til den nye model kan aflæses direkte i **Rettens nr. 4-12/2018**, hvor byretten udmålte [bøde for THC-narkokørsel og kørsel i frakendelsestiden under de nye, lempede sanktioner](#), med nedsættelse efter [straffelovens § 82](#) på grund af lang sagsbehandlingstid. Sammenlign med retstilstanden før 2017, hvor selv et beskedent THC-fund udløste 3 års ubetinget frakendelse – som i **1-2327/2014**, hvor byretten [frakendte kørekortet i 3 år for THC-kørsel](#), og i **SS-25002/2014-KBH**, hvor en kølemontør fik [3 års ubetinget frakendelse og en bøde på 14.000 kr.](#)

LOV

[Færdselsloven § 54, stk. 1](#)
[Færdselsloven § 117, stk. 1-2](#)
[Færdselsloven § 125, stk. 1-2](#)
[Færdselsloven § 126, stk. 1](#)

PRAKSIS	Landsretten · Stadfæstelse af frakendelse af førerret efter tre klip	07.01.2016
	Byretten · Fængselsstraf og betinget frakendelse af førerret for organiseret hashhandel og narkokørsel uden kørekort	25.06.2021
	Byretten · Bøde for narkokørsel med THC og kørsel i frakendelsestiden under nye, lempede sanktioner	13.04.2018
	Byretten · Dommen mod kølemontør for narkokørsel: 3 års ubetinget frakendelse af førerret og 14.000 kr. i bøde	01.04.2015
	Byretten · Frakendelse af kørekort i 3 år for kørsel under påvirkning af tetrahydrocannabinol (THC)	26.01.2015

Andre stoffer end THC: nr. 1-sporet og sidestillingen med 1,21 § 5 promille

For alle andre klassificerede stoffer end THC – kokain, amfetamin, MDMA, GHB, heroin og nu lattergas – gælder ingen trappe. Der er én grænse, og den er nul.

Forarbejderne til **lov nr. 184 af 8. marts 2011** er utvetydige om, hvor hårdt lovgiver ville ramme:

Med de foreslåede ændringer af færdselslovens § 54, stk. 1, § 125, stk. 1, nr. 9, § 126, stk. 1, nr. 2, og § 133 a, stk. 3, nr. 1 (...) vil overtrædelse af nulgrænsen i relation til både straf, førerretsfrakendelse og konfiskation blive sidestillet med spirituskørsel med en alkoholpromille på 1,21.

Samme forarbejder forudsætter, at bøden i førstegangstilfælde hæves fra en halv til **en hel måneds nettoløn**, og at gentagelsestilfælde følger spirituskørselstrappen: 10 dages fængsel i andegangstilfælde, 20 dage i tredjegangstilfælde, 30 dage i fjerdegangstilfælde osv.

Sanktionsskemaet i [Rigsadvokatmeddelelsens bilag 2](#) omsætter dette til frakendelse:

Overtrædelse af § 54, stk. 1, nr. 1	Frakendelse
1. gang	Ubetinget frakendelse i 3 år
2. gang	Ubetinget frakendelse i 5 år
3. gang og senere	Ubetinget frakendelse i 10 år

Den praktiske konsekvens er hård og fremgår klart af **S-1956-21**, hvor Østre Landsret den 10. august 2022 stadfæstede en [bøde på 9.000 kr. og ubetinget frakendelse i 3 år](#) for kørsel med 0,10 mg/kg amfetamin og 31 mg/kg GHB i blodet. Landsretten afviste både tiltaltes forklaring om ikke at have vidst, at hun var påvirket af GHB, og hendes anbringende om, at hun havde lagt sit liv om:

Landsretten finder heller ikke grundlag for at undlade at idømme ubetinget førerretsfrakendelse. Det forhold, at tiltalte efter gerningstidspunktet har lagt sit liv om, og at hun i et eventuelt fremtidigt job har behov for sit kørekort, kan ikke føre til et andet resultat.

Subjektivt kræves alene uagtsomhed, og retten udledte den af kørselens forløb:

Tiltalte må derfor under kørslen have indset, at hun var påvirket og ikke i stand til at køre bil. Uagtet dette stoppede hun ikke med at køre bil, men fortsatte, indtil hun blev bragt til standsning af politiet. Tiltalte har således udvist den fornødne grad af uagtsomhed.

At kombinationen af flere nr. 1-stoffer ikke i sig selv ændrer kvalifikationen – men nok den samlede sanktion – ses i **S-2407-24**, hvor Vestre Landsret den 12. marts 2025 pådømte kørsel med amfetamin (0,14 mg/kg) og kokain (0,031 mg/kg) i blodet sammen med besiddelse af over 1 kg kokain og [frakendte førerretten ubetinget i 5 år](#). Ubetinget frakendelse kan dog undtagelsesvis nedsættes til betinget under særligt formildende omstændigheder efter [§ 126, stk. 2](#) – den mulighed blev prøvet i **SS-460/2013-HIL** om [kørsel under påvirkning af euforiserende stoffer](#).

LOV	Færdselsloven § 54, stk. 1	Færdselsloven § 126, stk. 1-2	Færdselsloven § 128, stk. 2
PRAKSIS	Landsretten · Tilståelsessag om besiddelse af over 1 kg kokain og amfetamin: Fængselsstraf skærpet af Landsretten grundet begrænset værdi af tilståelse 12.03.2025 Landsretten · Ubetinget førerretsfrakendelse for kørsel under påvirkning af Amfetamin og GHB 10.08.2022 Byretten · Dom for kørsel under påvirkning af euforiserende stoffer; frakendelse af førerret 20.06.2013		

§ 6 Bødeudmålingen: nettolønsmodellen, minimumsbøder og kumulation

Bøden for narkotikakørsel er indtægtsbestemt, men – modsat spirituskørsel – **ikke** graderet efter stoffets koncentration. Rigsadvokaten har fastlagt beregningsmodellen i [pkt. 5.1](#):

Årlig bruttoindtægt / 25 = en måneds nettoløn

Heraf følger:

- **En måneds nettoløn:** § 54, stk. 1, nr. 1 (alle andre stoffer end THC, herunder lattergas), THC på mellem- og højt niveau, samt § 54, stk. 2 uden særdeles skærpende omstændigheder.
- **En halv måneds nettoløn:** THC på lavt niveau og receptoverskridelser efter nr. 3 og 4.
- **Minimumsbøde:** 1.500 kr. for personer uden indtægt og 3.000 kr. for en ægtefælle uden væsentlig egen indtægt. Minimumsbøderne gradueres ikke efter stofkoncentrationen.
- **Ingen ungdoms- eller lavindkomstrabat:** Der skal ifølge Rigsadvokatmeddelelsen ikke ske nedsættelse af bøder for narkokørsel for unge under 18 år og personer med særlig lav indtægt – modsat de generelle færdselsbøder.

Politiet skal derfor rutinemæssigt indhente den sigtedes årsopgørelse (R75) for gerningsåret.

Kumulation ved flere kørsler. Højesteret har i **U 2016.1216 H** taget stilling til to førstegangskørsler under to forskellige kørselsforløb til samtidig pådømmelse. Efter reglen om absolut kumulation i færdselslovens § 118 a, stk. 2, skulle der udmåles bøde svarende til **to måneders nettoløn** – ikke frihedsstraf efter § 117, stk. 2, nr. 3. Frakendelsestiden blev efter en konkret vurdering og princippet om modereret kumulation i [straffelovens § 88](#) fastsat til 5 år. Rigsadvokaten har omsat dommen til en fast anklagepraksis: strafpåstanden ved to førstegangskørsler er **2 × 1 månedes nettoløn**, uanset om der er tale om THC og/eller andre stoffer, jf. [pkt. 5.4.1](#).

Fængsel og betingede domme. Fra andengangstilfælde udløser nr. 1-kørsel og THC-kørsel over 0,003 mg/kg som udgangspunkt 10 dages fængsel. Første gang der udmåles frihedsstraf, kan den gøres betinget med vilkår om samfundstjeneste eller behandling mod narkotikamisbrug – med en tillægsbøde svarende til én måneds nettoløn. Strafferammen på fængsel indtil 1 år og 6 måneder i [§ 117, stk. 2](#) betyder samtidig, at der er hjemmel til **varetægtsfængsling** i visse § 54-sager, dog ikke ved THC-kørsel under 0,003 mg/kg. Kombinationen af narkotikakørsel og narkotikabesiddelse ses ofte – fx **AM2020.06.16B**, hvor byretten idømte [fængsel i 14 dage og bøde for narkotikakørsel og besiddelse af hash/skunk til videresalg](#), og **SS-29444/2022-KBH**, hvor en tiltalt i en [tilståelsessag](#) erkendte [kørsel i narkopåvirket tilstand og besiddelse af euforiserende stoffer](#).

LOV	Færdselsloven § 117, stk. 1-2	Færdselsloven § 118a, stk. 2	Straffeloven § 88	
PRAKSIS	Byretten · Tilståelse om kørsel under påvirkning af hash og besiddelse af euforiserende stoffer Byretten · Dom for besiddelse af hash/skunk til videresalg og narkotikakørsel: Fængsel i 14 dage og bøde			12.03.2024 16.06.2020

§ 7 Blodprøvens bevisværdi: bagatelgrænser, analyseusikkerhed og efterfølgende indtagelse

Nulgrænsen er kun så stærk som analysen bag den. Tre bevistemaer går igen.

1. Bagatelgrænserne er ikke en betingelse for straf. Bekendtgørelsens bilag 1 er ikke udtømmende. For stoffer, der ikke står i bilaget, fungerer [§ 3, 1. pkt.](#) som ventil: en »ubetydelig restmængde« anses ikke for at foreligge. Men Højesteret har i **U 2012.170 H** – refereret i [Rigsadvokatmeddelelsens pkt. 4.1.1](#) – fastslået, at fraværet af en fastsat bagatelgrænse ikke er til hinder for domfældelse. Sagen angik khat (den aktive komponent cathinon), som landsretten havde frifundet for, netop fordi der ikke var fastsat en grænse. Højesteret ændrede dette: det er efter ordlyden af § 54, stk. 1, ikke en betingelse for straf, at ministeren på gerningstidspunktet har fastsat en bagatelgrænse; i stedet skal der »på anden måde tages højde for de bevissikkerhedsmæssige hensyn, som en

bagatelgrænse skal varetage«. Dette princip er nu bevidst sat ud af kraft for lattergas ved bekendtgørelsens § 3, 2. pkt. – her er selv den mindste restmængde strafbar.

2. Analyseusikkerhed. De retskemiske institutter tog tidligere højde for usikkerheden ved at lægge 50 % til bagatelgrænsen. Efter indførelsen af THC-intervallerne i 2017 blev metoden ændret: der **trækkes nu 33 % fra den målte værdi**, så resultatet i erklæringen kan sammenlignes direkte med de tal, der står i § 54 og i bekendtgørelsens bilag 1. Det er altså den korrigerede værdi, der afgør, hvilket trin på THC-trappen føreren lander på – en teknikalitet med betydelige sanktionsmæssige konsekvenser i grænsetilfælde.

3. Efterfølgende indtagelse og passiv rygning. Fordi § 54, stk. 1, kriminaliserer stof i blodet »under eller efter kørslen«, er efterfølgende indtagelse ikke i sig selv et frifindelsesgrundlag efter ordlyden – men den kan rejse tvivl om beviset og skal efter **Justitsministeriets cirkulære nr. 11112 af 25. februar 1997 om spirituspåvirkethed mv. i straffesager** forelægges Retslægerådet, når forklaringen kan give anledning til tvivl om afgørelsen, jf. [Rigsadvokatmeddelelsen om spirituskørsel, pkt. 3.1.1](#). Forelæggelse skal i reglen ske, når der er oplysning om sygdom, læsioner, euforiserende stoffer eller medikamenter, der kan have betydning for tilstandsbedømmelsen.

Et lærerigt eksempel er **SS 4-17515/2019**: en fører med THC på 0,0030 mg/kg forklarede, at han aldrig havde røget hash, men havde opholdt sig i en lejlighed med 8–10 hash-rygere (passiv rygning). Anklagemyndigheden trak sagen og forelagde spørgsmålet for Retslægerådet, der **besvarede det benægtende** – passiv rygning kunne ikke forklare den fundne THC-værdi. Sagen blev genoptaget og [endte med et vedtaget bødeforlæg på 1.500 kr. og ét klip efter § 125, stk. 2, nr. 6](#). Forløbet illustrerer både bevisvejen og, at et lavt THC-niveau efter 2017-reformen alene giver klip.

Politiets adgang til prøver. Efter [§ 55, stk. 1](#) kan politiet til enhver tid kræve udåndings-, spyt- eller svedprøve eller besigtigelse af øjnene, og efter [§ 55, stk. 2](#) fremstille føreren til blod- og urinprøve ved mistanke om overtrædelse af § 54. Narkometeret (spytprøven) er screeningsredskabet – i **SS-1566/2019-HEL** blev en fører standset efter en usædvanlig køremåne, fremstod sløv og [gav positivt udslag for cannabis ved narkometertest](#), hvorefter han blev anholdt. Politiet kan desuden midlertidigt fratage kørekortet allerede på stedet, jf. [§ 55, stk. 3](#).

LOV

[Bekendtgørelse om klassificering af færdselssikkerhedsfarlige stoffer § 2](#)[Bekendtgørelse om klassificering af færdselssikkerhedsfarlige stoffer § 3](#)[Færdselsloven § 54, stk. 1](#)[Færdselsloven § 55, stk. 1-3](#)

PRAKSIS

Byretten · Erstatningskrav for frihedsberøvelse nægtet grundet egen skyld ved udeblivelse fra retsmøde

09.09.2019

Byretten · Besiddelse af foldekniv på offentligt sted under påvirkning af cannabis medførte fængselsstraf

13.05.2019

Recept-sporet: § 54, stk. 1, nr. 3 og 4, og bevisbyrden for lovlig ordination

§ 8

Nulgrænsen i nr. 1 og 2 gælder ikke for stoffer, der er indtaget **i henhold til og i overensstemmelse med** en lovlig recept. Baggrunden er praktisk: en betydelig gruppe borgere indtager efter lægelig ordination medicin, der indeholder stoffer omfattet af bekendtgørelsen om euforiserende stoffer – benzodiazepiner, opioider, medicinsk cannabis mv. – under kontrollerede forhold og i regulerede doser.

Overskrides doseringen, falder forholdet i stedet ind under [§ 54, stk. 1, nr. 3](#) (andre stoffer) eller [nr. 4](#) (THC). Ved **lov nr. 184 af 8. marts 2011** blev disse tilfælde bevidst udskilt fra den skærpede nulgrænse. Forarbejderne siger det direkte:

Forslaget om at udskille »recept-overskridelser« fra andre tilfælde af overtrædelse af nulgrænsen skal (...) ses i sammenhæng med forslaget om ændring af bestemmelserne (...) om henholdsvis betinget og ubetinget frakendelse af førerretten ved overtrædelse af nulgrænsen. (...) Dette gælder dog ikke såkaldte »recept-overskridelser«, der som hidtil vil være sidestillet med spirituskørsel med en alkoholpromille på 0,51.

Sanktionen ligger derfor markant lavere, jf. [Rigsadvokatmeddelelsens bilag 3](#):

Receptoverskridelse (nr. 3 og 4)	1. gang	2. gang	3. gang
Straf	Bøde (½ måneds nettoløn)	10 dages fængsel	20 dages fængsel
Frakendelse	Betinget	Ubetinget i 3 år	Ubetinget i 5 år

Er føreren førstegangserhverver af kørekort, træder et **kørselsforbud** i stedet for den betingede frakendelse, jf. [§ 127](#).

Recepten skal dokumenteres. Praksis lægger bevisbyrden på den, der påberåber sig undtagelsen. I **SS-2218/2009-VIB** påkørte en fører en forankørende bil bagfra på en lige strækning i klart vejr; blodprøven viste Clonazepam over bagatelgrænsen. Han forklarede, at stoffet stammede fra en sovetablet indtaget natten før. Retten i Viborg afviste forklaringen:

Fsv. spørgsmålet om tiltaltes påvirkethed, jf. færdselslovens § 54, stk. 1, bemærkes det, at det henstår uvist, fra hvilket medikament de i blodet fundne spor af Clonazepam stammer, men at denne tvivl ikke kan komme tiltalte til gode, idet tiltalte intet har oplyst politiet om en sådan indtagelse, og idet han heller ikke – trods sagens lange forberedelsestid – i retten har fremlagt bevis for, at sporstofferne stammer fra medicin indtaget efter lægeordineret recept.

Han blev **idømt bøde på 6.000 kr. og ubetinget frakendelse i 6 måneder**. Afgørelsen viser to ting: recepten skal fremlægges, og den skal kunne knytte det konkrete stof i blodet til den konkrete ordination.

Recept er ikke frikort. Selv en fører, der indtager sin medicin fuldt i overensstemmelse med recepten, kan straffes efter [§ 54, stk. 2](#), hvis han eller hun på grund af indtagelsen er ude af stand til at føre køretøjet på fuldt betryggende måde. Det gælder også medicinsk cannabis.

LOV

[Færdselsloven § 54, stk. 1-2](#)[Færdselsloven § 125, stk. 1](#)[Færdselsloven § 127](#)

PRAKSIS

Byretten · Dom for påkørsel bagfra under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer (Clonazepam) 11.02.2010

§ 9 Føreevnekriteriet i praksis: klinisk lægeundersøgelse og "skærpende omstændigheder"

Hvor stk. 1 er mekanisk, er [§ 54, stk. 2](#) en helhedsvurdering. Efter bestemmelsens ordlyd er det ikke en betingelse for strafansvar, at tilstanden har resulteret i kørselsfejl – det afgørende er den **potentielle fare**, kørslen i den pågældende tilstand indebærer. I praksis er det dog netop kørselens forløb, der afslører overtrædelsen.

Det centrale bevismiddel er den kliniske lægeundersøgelse, jf. Justitsministeriets cirkulære nr. 11112 af 25. februar 1997 og [Rigsadvokatmeddelelsens pkt. 2.1](#). Politiet skal under efterforskningen overveje, om der er behov for at indhente en sådan for at fastslå, hvilken tilstand føreren var i under kørslen.

Tærsklerne er knyttet til lægens gradbedømmelse:

- **Skærpende omstændigheder** (ubetinget frakendelse efter [§ 126, stk. 1, nr. 2](#)): Efter forarbejderne til lov nr. 524 af 6. juni 2007 er det nærliggende at anse betingelsen for opfyldt, hvis føreren ved den kliniske lægeundersøgelse er fundet **påvirket i let grad eller derover**.
- **Særdeles skærpende omstændigheder** (fængsel efter [§ 117, stk. 2, nr. 2](#)): Foreligger typisk, når føreren er fundet **påvirket i middel grad eller derover** – hvilket samtidig åbner for varetægtsfængsling.

Frakendelsesskemaet i [Rigsadvokatmeddelelsens bilag 4](#) er dermed todelt:

Overtrædelse af § 54, stk. 2	Uden skærpende omstændigheder	Med skærpende omstændigheder
1. gang	Betinget frakendelse (kørselsforbud for førstegangserhververe)	Ubetinget frakendelse i 3 år
2. gang	Ubetinget frakendelse i 3 år	Ubetinget frakendelse i 5 år
3. gang	Ubetinget frakendelse i 5 år	Ubetinget frakendelse i 10 år
4. gang og senere	Ubetinget frakendelse i 10 år	Ubetinget frakendelse i 10 år

Højesteret har i [AM2023.03.02H](#) anvendt dette spor på kørsel i træet tilstand og stadfæstet 3 års ubetinget frakendelse efter [§ 54, stk. 2](#), jf. [§ 126, stk. 1, nr. 2](#), og [§ 128, stk. 2](#) – en påmindelse om, at stk. 2 ikke kun handler om rusmidler, og at minimumsfrakendelsen på 3 år slår igennem med fuld styrke, når skærpende omstændigheder først er konstateret.

For kørsler med **lattergas før 10. november 2025** er det netop denne bevisvej, anklagemyndigheden er henvist til. Uden en klassificering af stoffet er der ingen nulgrænse at falde tilbage på – påvirkningen skal bevises konkret, typisk gennem kørselsforløbet, vidneforklaringer, politiets iagttagelser og den kliniske lægeerklæring.

LOV

[Færdselsloven § 54, stk. 2](#)[Færdselsloven § 117, stk. 2](#)[Færdselsloven § 126, stk. 1](#)[Færdselsloven § 128, stk. 2](#)

PRAKSIS

Højesteret · Højesteret stadfæster tre års ubetinget frakendelse af førerretten for kørsel i træet tilstand

02.03.2023

Byretten · Betinget fængsel i 1 år og 8 måneder for særlig hensynsløs kørsel med lattergas – 3-årig datter permanent kørestolsbruger og respiratorafhængig

16.02.2024

§ 10 Kombinationspåvirkning: alkohol + narkotika i samme kørsel

Kører føreren både spirituspåvirket og med stof i blodet, foreligger der to selvstændige overtrædelser – [§ 53](#) og [§ 54, stk. 1](#) – og spørgsmålet bliver, hvordan de sammenlægges.

Højesteret afgjorde dette i **SS-107/2014-HJR** (dom af 21. oktober 2014), hvor tiltalte havde en promise på 1,86 **og** THC i blodet. Landsretterne havde hidtil haft forskellig praksis: Østre Landsret udmålte 4 års frakendelse, Vestre Landsret 5 år.

Bøden – absolut kumulation. Højesteret fastslog:

Der er tale om førstegangsovertrædelser, og straffen for de enkelte overtrædelser er bøde, jf. færdselslovens § 117, stk. 1. Ifølge lovens § 118 a, stk. 2, skal bødestraffene for de enkelte overtrædelser sammenlægges ved udmålingen af den samlede bødestraf (absolut kumulation).

Bøden for spirituskørslen var 18.000 kr., bøden for § 54-overtrædelser 9.500 kr. – samlet **27.500 kr.** Hverken tiltaltes indkomstforhold eller andre forhold kunne begrunde en fravigelse efter § 118 a, stk. 4.

Frakendelsen – modereret kumulation. Højesteret fandt, at den samlede frakendelsestid skal fastsættes konkret og efter princippet om modereret kumulation i **straffelovens § 88**, og opstillede et udgangspunkt:

Navnlig under hensyn til det, der er anført i forarbejderne om farligheden af kørsel under påvirkning af såvel alkohol som narkotika, finder Højesteret, at den samlede frakendelsestid ved en førstegangsovertrædelse under samme kørsel af § 53, stk. 1, og § 54, stk. 1, 1. pkt., som udgangspunkt bør fastsættes til 5 år.

Højesteret valgte dermed Vestre Landsrets linje. Afgørelsen er i dag den styrende norm for kombinationssager og gælder tilsvarende, når kombinationen involverer flere forskellige nr. 1-stoffer – jf. **S-1956-21** (amfetamin + GHB) og **S-2407-24** (amfetamin + kokain, 5 års frakendelse).

Efter lattergasklassificeringen bliver kombinationen **alkohol + lattergas** – og **narkotika + lattergas** – et nyt, selvstændigt sagstema, der efter samme systematik må håndteres som to (eller flere) selvstændige overtrædelser med absolut kumulation af bøderne og modereret kumulation af frakendelsestiden.

LOV	Færdselsloven § 53, stk. 1	Færdselsloven § 54, stk. 1	Færdselsloven § 118a, stk. 2, 4
	Straffeloven § 88		
PRAKSIS	Højesteret · Højesterets dom: Skærpelse af bøde for spirituskørsel og kørsel under påvirkning af euforiserende stoffer		21.10.2014
	Landsretten · Tilståelsessag om besiddelse af over 1 kg kokain og amfetamin: Fængselsstraf skærpet af Landsretten grundet begrænset værdi af tilståelse		12.03.2025
	Landsretten · Ubetinget førerretsfrakendelse for kørsel under påvirkning af Amfetamin og GHB		10.08.2022

§ 11 Skærpende omstændigheder: kørselsfejl, personskade og kørsel i frakendelsestiden

Narkotikakørsel optræder sjældent alene. Tre skærpende sammenhænge dominerer praksis.

1. Personskade og død. Efter **straffelovens § 241** anses det som særligt skærpende, at uagtsomt manddrab er begået under påvirkning af euforiserende stoffer. Højesteret behandlede i **94/2024** netop samspillet mellem uopmærksom kørsel og en **lav** THC-påvirkning og dømte for **uagtsomt manddrab under særligt skærpende omstændigheder** – med henvisning til bl.a. færdselslovens § 54, stk. 1. Afgørelsen viser, at trappemodellens lempelse af sanktionen for lavt THC-niveau **ikke** slår igennem, når kørslen har fatale følger: det er kombinationen af stof og kørselsfejl, der bærer den strafferetlige bedømmelse. På samme linje

ligger [SS-1812/2023-NAE](#), hvor lattergaskørsel med alvorlig, varig personskade til følge blev henført under [straffelovens § 249](#) og [færdselslovens § 118, stk. 10](#).

2. Kørselsfejl uden ulykke. I [SS-881/2021-ALB](#) kombinerede byretten [grov fareforvoldelse efter straffelovens § 252 med spirituskørsel og overtrædelse af § 54, stk. 1](#) samt konfiskation efter [§ 133 a, stk. 1](#) – en illustration af, at hensynsløs kørsel i påvirket tilstand kan trække både straffeloven, frakendelse og konfiskation med sig i samme dom.

3. Kørsel i frakendelsestiden. Rigsadvokatens skemaer lægger som udgangspunkt **10 dage** til fængselsstraffen, når § 54-kørslen er sket i frakendelsestiden. Forholdet straffes desuden selvstændigt efter [§ 117 a, stk. 1](#) (bøde), og straffen kan stige til fængsel indtil 1 år og 6 måneder efter [§ 117 a, stk. 2](#), bl.a. ved gentagelse. Kombinationen ses i [S-478-13](#), hvor landsretten dømte for [narkokørsel i frakendelsestiden med ubetinget fængsel og yderligere frakendelse](#), og i [S-2407-24](#), hvor tiltalte førte bil med kokain og amfetamin i blodet, mens førerretten var frakendt indtil september 2026, jf. [§ 117 a, stk. 1](#). Se også [SS-614/2022-KOL](#) om [kørsel uden førerret sammen med narkotikaforhold](#), hvor § 117 a, stk. 2, blev bragt i anvendelse.

LOV	Færdselsloven § 117a, stk. 1-2	Færdselsloven § 118, stk. 10	Færdselsloven § 133a, stk. 1
	Straffeloven § 241	Straffeloven § 249	
PRAKSIS	Højesteret · Uagtsomt manddrab under særligt skærpende omstændigheder ved uopmærksom kørsel og lav THC-påvirkning 27.06.2025 Landsretten · Tilståelsessag om besiddelse af over 1 kg kokain og amfetamin: Fængselsstraf skærpet af Landsretten grundet begrænset værdi af tilståelse 12.03.2025 Landsretten · Dom for narkokørsel i frakendelsestiden, resulterende i ubetinget fængsel og yderligere frakendelse af førerretten 18.04.2013 Byretten · Betinget fængsel i 1 år og 8 måneder for særlig hensynsløs kørsel med lattergas – 3-årig datter permanent kørestolsbruger og respiratorafhængig 16.02.2024 Byretten · Sag om kørsel uden førerret, vold og besiddelse af euforiserende stoffer 24.02.2022 Byretten · Grov fareforvoldelse ved hensynsløs kørsel og spirituskørsel 29.03.2021		

§ 12 Konfiskation af køretøjet efter § 133 a ved gentagen narkotikakørsel

Ved gentagen narkotikakørsel er konfiskation af bilen **obligatorisk** – ikke fakultativ. [§ 133 a](#) opstiller to relevante gentagelsesregler:

- **§ 133 a, stk. 4 – 3-årsreglen:** Konfiskation *skal* ske, hvis ejeren har gjort sig skyldig i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 1 eller 2 (dvs. spirituskørsel over 1,20 promille eller en § 54-overtrædelse), og den pågældende **inden for de seneste 3 år** tidligere har gjort sig skyldig i spirituskørsel eller overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2, der har medført betinget frakendelse efter § 125, stk. 1, nr. 5 og 6, eller § 126, stk. 2, eller er indgået i en ubetinget frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 6-9.
- **§ 133 a, stk. 5 – 5-årsreglen:** Konfiskation *skal* ligeledes ske, hvis ejeren begår et nyt § 126, stk. 1, nr. 1- eller nr. 2-forhold, og den pågældende **inden for de seneste 5 år** tidligere har fået ubetinget frakendelse for et tilsvarende forhold.

Efter [§ 133 a, stk. 12](#) skal konfiskation ske, **selv om køretøjet ikke er anvendt ved den aktuelle overtrædelse** – reglen rammer altså også erstatningskøretøjer. Undtagelsesventilen ligger i [stk. 13](#): bestemmelserne kan fraviges, »når særlige grunde undtagelsesvist taler herfor«.

Dertil kommer den fakultative adgang i § 133 a, stk. 1 ved grove eller gentagne overtrædelser, når konfiskation er påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser. Rigsadvokatmeddelelsens pkt. 2.3 fremhæver netop denne hjemmel ved »gentagne tilfælde af kørsel med lavt THC-niveau i blodet« – dér, hvor § 126-sporet ikke rækker, fordi lavt THC-niveau kun giver klip. Beslaglæggelse med henblik på konfiskation kan ske allerede under efterforskningen.

Konfiskationssporet er velkendt fra vanvidskørselssagerne – fx AM2024.03.01B2, hvor Retten i Horsens konfiskerede en leasingbil efter § 133 a, stk. 2 trods leasingselskabets konkursbos protest – og i SS-1812/2023-NAE blev konfiskation efter samme bestemmelse anvendt i lattergassagen. Efter klassificeringen af lattergas som trafikfarligt stof vil gentagen lattergaskørsel fremover kunne udløse obligatorisk konfiskation ad § 133 a, stk. 4-5-sporet, fordi hver enkelt kørsel nu i sig selv medfører ubetinget frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 2.

LOV

Færdselsloven § 125, stk. 1

Færdselsloven § 126, stk. 1-2

Færdselsloven § 133a, stk. 1-13

PRAKSIS	Byretten · Ubetinget fængsel og konfiskation af bil for grov kådhed og vanvidskørsel	01.03.2024
	Byretten · Betinget fængsel i 1 år og 8 måneder for særlig hensynsløs kørsel med lattergas – 3-årig datter permanent kørestolsbruger og respiratorafhængig	16.02.2024
	Byretten · Grov fareforvoldelse ved hensynsløs kørsel og spirituskørsel	29.03.2021

§ 13 Sammenfatning: hvor praksis står efter lattergasreformen

Narkotikakørselsområdet har over to årtier bevæget sig i to modsatrettede retninger på samme tid – og lattergasklassificeringen er den seneste, kraftigste udsving i den skærpende retning.

Den store linje.

- **2007:** Nulgrænsen indføres ved lov nr. 524 af 6. juni 2007. Bevistemaet flyttes fra føreevne til blodprøve.
- **2011:** Ved lov nr. 184 af 8. marts 2011 skærpes nulgrænsen markant og sidestilles med spirituskørsel med 1,21 promille – bøden hæves fra en halv til en hel måneds nettoløn, og ubetinget frakendelse i mindst 3 år bliver hovedreglen allerede første gang. Recept-overskridelser udskilles bevidst og forbliver på 0,51-niveauet.
- **2017:** Ved lov nr. 695 af 8. juni 2017 lempes THC-sporet gennem trappemodellen – proportionalitet indføres for hashkørsel, og lavt THC-niveau nedgraderes til bøde og klip.
- **2025:** Ved bekendtgørelse nr. 1277 af 5. november 2025 klassificeres lattergas som trafikfarligt og undtages samtidig fra restmængde-ventilen. Området skærpes igen – nu for et stof, der hidtil praktisk taget ikke kunne rammes uden en ulykke.

Det operative billede i dag.

Stof/situation	Bevistema	Straf (1. gang)	Frakendelse (1. gang)
Kokain, amfetamin, GHB, MDMA, heroin – og lattergas fra 10/11-2025	Blodprøve (objektiv)	Bøde, 1 måneds nettoløn	Ubetinget, mindst 3 år
THC over 0,009 mg/kg	Blodprøve	Bøde, 1 måneds nettoløn	Ubetinget, mindst 3 år
THC over 0,003–0,009 mg/kg	Blodprøve	Bøde, 1 måneds nettoløn	Betinget

THC over 0,001–0,003 mg/kg	Blodprøve	Bøde, ½ måneds nettoløn	Klip
Receptoverskridelse (nr. 3/4)	Blodprøve + recept	Bøde, ½ måneds nettoløn	Betinget
§ 54, stk. 2 (impulsfører)	Konkret påvirkning	Bøde, 1 måneds nettoløn	Betinget (ubetinget 3 år ved skærpende omstændigheder)
Lattergas før 10/11-2025	Konkret påvirkning (kun § 54, stk. 2)	Bøde, 1 måneds nettoløn	Betinget (ubetinget 3 år ved skærpende omstændigheder)

Fire pejlemærker for den praktiserende jurist.

- Gerningsdatoen er alt i lattergassager.** Er kørslen sket før 10. november 2025, findes der ingen nulgrænse – anklagemyndigheden skal føre bevis for konkret påvirkning efter § 54, stk. 2, og et blodprøvefund alene er ikke nok.
- Blodprøvens tal afgør trappetrinnet i THC-sager** – og de retskemiske institutter fratrækker 33 % af den målte værdi for analyseusikkerhed. I grænsetilfælde mellem 0,003 og 0,009 mg/kg er forskellen mellem betinget og ubetinget frakendelse.
- Recepten skal fremlægges og matche stoffet.** Uoplyst herkomst kommer ikke tiltalte til gode, jf. [SS-2218/2009-VIB](#).
- Gentagelse rammer hårdt og bredt.** Anden gangs nulgrænseovertrædelse betyder 5 års frakendelse, 10 dages fængsel og – hvis tidsbetingelserne i § 133 a, stk. 4-5, er opfyldt – obligatorisk konfiskation af bilen, uanset om netop den bil blev brugt ved kørslen.

Emnet afgrænses mod [spirituskørsel](#), [vanvidskørsel](#) og [bilkonfiskation](#), [frakendelse af førerret](#) og [narkotika til eget brug](#).

LOV

[Bekendtgørelse om klassificering af færdselssikkerhedsfarlige stoffer § 1, stk. 1](#)

[Færdselsloven § 54, stk. 1-2](#)

[Færdselsloven § 117, stk. 1](#)

[Færdselsloven § 128, stk. 2](#)

[Færdselsloven § 133a, stk. 4-5](#)

PRAKSIS	Højesteret · Højesterets dom: Skærpelse af bøde for spirituskørsel og kørsel under påvirkning af euforiserende stoffer	21.10.2014
	Landsretten · Ubetinget førerretsfrakendelse for kørsel under påvirkning af Amfetamin og GHB	10.08.2022
	Byretten · Betinget fængsel i 1 år og 8 måneder for særlig hensynsløs kørsel med lattergas – 3-årig datter permanent kørestolsbruger og respiratorafhængig	16.02.2024
	Byretten · Dom for påkørsel bagfra under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer (Clonazepam)	11.02.2010

REFERENCE Lovgrundlag

8 paragraffer

Bekendtgørelse om klassificering af færdselssikkerhedsfarlige stoffer § 1	stk. 1	Færdselsloven § 54	stk. 1-2
Færdselsloven § 117	stk. 1-2	Færdselsloven § 125	stk. 1
Færdselsloven § 126	stk. 1	Færdselsloven § 128	stk. 2
Færdselsloven § 133a	stk. 4-6	Lattergasloven § 4a	

MATERIALE Citerede afgørelser

24 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS

3

27.06.2025	Uagtsomt manddrab under særligt skærpene omstændigheder ved uopmærksom kørsel og lav THC-påvirkning	94/2024
02.03.2023	Højesteret stadfæster tre års ubetinget frakendelse af førerretten for kørsel i trætilstand	AM2023.03.02H
21.10.2014	Højesterets dom: Skærpelse af bøde for spirituskørsel og kørsel under påvirkning af euforiserende stoffer	5630-6733

LANDSRETTE · ANKEINSTANS

4

12.03.2025	Tilstælsessag om besiddelse af over 1 kg kokain og amfetamin: Fængselsstraf skærpet af Landsretten grundet begrænset værdi af tilståelse	S-2407-24
10.08.2022	Ubetinget førerretsfrakendelse for kørsel under påvirkning af Amfetamin og GHB	S-1956-21
07.01.2016	Stadfæstelse af frakendelse af førerret efter tre klip	6718-8073
18.04.2013	Dom for narkokørsel i frakendelsestiden, resulterende i ubetinget fængsel og yderligere frakendelse af førerretten	S-478-13

BYRETTE · FØRSTE INSTANS

17

21.08.2024	Fængsel for besiddelse af næsten 12 kg hash og 270 flasker lattergas til videresalg	18B-1763/2024
12.03.2024	Tilstælsessag om kørsel under påvirkning af hash og besiddelse af euforiserende stoffer	10262-12053
01.03.2024	Ubetinget fængsel og konfiskation af bil for grov kådhed og vanvidskørsel	AM2024.03.01B2
16.02.2024	Betinget fængsel i 1 år og 8 måneder for særlig hensynsløs kørsel med lattergas – 3-årig datter permanent kørestolsbruger og respiratorafhængig	10534-12425
30.05.2023	Bødestraf og konfiskation for ulovlig indførsel af 18 flasker lattergas til eget forbrug	2-3824/2023
24.02.2022	Sag om kørsel uden førerret, vold og besiddelse af euforiserende stoffer	2533-3017
25.06.2021	Fængselsstraf og betinget frakendelse af førerret for organiseret hashhandel og narkokørsel uden kørekort	AM2021.06.25B
29.03.2021	Grov fareforvoldelse ved hensynsløs kørsel og spirituskørsel	51-53
16.06.2020	Dom for besiddelse af hash/skunk til videresalg og narkotikakørsel: Fængsel i 14 dage og bøde	AM2020.06.16B
09.09.2019	Erstatningskrav for frihedsberøvelse nægtet grundet egen skyld ved udeblivelse fra retsmøde	SS 4-17515/2019
13.05.2019	Besiddelse af foldekniv på offentligt sted under påvirkning af cannabis medførte fængselsstraf	4297-5149
13.04.2018	Bøde for narkokørsel med THC og kørsel i frakendelsestiden under nye, lempede sanktioner	Rettens nr. 4-12/2018
01.04.2015	Dommen mod kølemontør for narkokørsel: 3 års ubetinget frakendelse af førerret og 14.000 kr. i bøde	1007-1214

26.01.2015	Frakendelse af kørekort i 3 år for kørsel under påvirkning af tetrahydrocannabinol (THC)	1-2327/2014
20.06.2013	Dom for kørsel under påvirkning af euforiserende stoffer; frakendelse af førerret	1710-2051
20.02.2013	Dommen mod [Navn udeladt] for kørsel under påvirkning af hash - Fængselsstraf, bøde og frakendelse af kørekort	770-873
11.02.2010	Dom for påkørsel bagfra under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer (Clonazepam)	3487-4152

05

PRAKSISOVERSIGT · FÆRDSELSRET

Praksisoversigt over spirituskørsel (færdselsloven §§ 53, 117 a)

Strafudmåling, frakendelse og konfiskation ved spirituskørsel

Version 2 · Opdateret 24. jun. 2026 · 19 afgørelser · 2010-2026

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Spirituskørsel efter færdselslovens § 53 er en af de hyppigst forekommende strafferetlige forseelser i Danmark. Sanktionssystemet bygger på en fast promilleskala, hvor straf og frakendelse gradueres efter alkoholkoncentrationen i blodet og antallet af tidligere tilfælde. Bøden beregnes ud fra førerens bruttoindkomst og promillens størrelse, og ved gentagelse eller promille over 2,00 idømmes frihedsstraf. Siden 2005-reformen har ubetinget frakendelse ved spirituskørsel som minimum været 3 år, og siden 2021 medfører promille over 2,00 obligatorisk konfiskation af køretøjet. Fra 1. juli 2025 gælder en skærpet promillegrænse på 0,20 for førstegangserhververe af kørekort til almindelig bil.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01** Spirituskørsel foreligger ved en alkoholkoncentration over 0,50 promille i blodet eller over 0,25 mg pr. liter udåndingsluft, jf. færdselslovens § 53, stk. 1.
- 02** Fra 1. juli 2025 gælder en nedsat grænse på 0,20 promille for førstegangserhververe af kørekort til kategori B i de første 3 år og for kørsel uden kørekort, jf. § 53, stk. 2.
- 03** Bøden beregnes som: årlig bruttoindtægt × 1.000 kr. × promillens størrelse / 25.000 kr., svarende til ca. en måneds nettoløn ved 1,00 promille.
- 04** Minimumsbøden er 1.500 kr. for personer uden indtægt og 3.000 kr. for ægtefæller uden væsentlig egen indkomst.
- 05** Ved promille på 0,51-1,20 i førstegangstilfælde idømmes bøde og betinget frakendelse af førerretten.
- 06** Ved promille over 1,20 sker ubetinget frakendelse i mindst 3 år, jf. §§ 126, stk. 1, nr. 1, og 128, stk. 2.
- 07** Ved promille over 2,00 idømmes frihedsstraf (fængsel) og ubetinget frakendelse i mindst 3 år, og der sker obligatorisk konfiskation af køretøjet, jf. § 133 a, stk. 2.

- 08** I andengangstilfælde med promille under 1,21 idømmes betinget fængsel med vilkår om samfundstjeneste eller alkoholistbehandling plus tillægsgbøde – højst én betinget dom inden for en doms gentagelsesvirkningsperiode.
- 09** Ved fjerdegangstilfælde fastsættes frakendelsen som udgangspunkt til 10 år.
- 10** Fællesstraf for spirituskørsel og kørsel i frakendelsestiden fastsættes efter modereret kumulation (straffelovens § 88), ikke absolut kumulation.
- 11** Konfiskation hos tredjemand sker kun, medmindre det er uforholdsmæssigt indgribende – ejerens mulighed for at vide om overtrædelsen og sikre sin økonomi vurderes konkret.
- 12** Den obligatoriske alkoholordning gælder i 2 år efter frakendelsestidens udløb ved promille over 2,00 eller to/tre tidligere spirituskørsler.
- 13** Sager om spirituskørsel behandles uden domsmænd, selv ved påstand om udvisning, jf. § 119, stk. 3, nr. 2.
- 14** Lang sagsbehandlingstid kan kompenseres ved nedsættelse af bøden, men frakendelsestiden reduceres ikke.

§ 1 Gerningsindhold og promillegrænser i færdselslovens § 53

Spirituskørsel er defineret i [færdselslovens § 53](#). Efter **stk. 1** straffes den, som fører eller forsøger at føre et motordrevet køretøj med en alkoholkoncentration i blodet over **0,50 promille** eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften over **0,25 mg pr. liter luft**. Bestemmelsen omfatter alle motordrevne køretøjer – biler, motorcykler, store knallerter, traktorer og motorredskaber. Spirituskørsel med lille knallert straffes efter [§ 117 c](#).

Ved [lov nr. 468 af 10. juni 1997](#) blev promillegrænsen nedsat fra 0,80 til 0,50, og der blev indført mulighed for at måle alkoholkoncentrationen i udåndingsluften som selvstændigt bevisgrundlag. Lovforarbejderne lagde vægt på, at det fra et trafikikkerhedsmæssigt synspunkt var velbegrundet at sænke grænsen.

Ny skærpet grænse fra 1. juli 2025: Ved en lovændring vedtaget den 28. maj 2025 er der indsat et nyt **stk. 2**, der nedsætter promillegrænsen til **0,20 promille** for førere af almindelig bil (kategori B) i to situationer:

- Forholdet er begået inden for de første 3 år efter førstegangserhvervelse af kørekortet, eller
- Forholdet udgør kørsel uden erhvervet kørekort (overtrædelse af § 56, stk. 1).

Forarbejderne angiver, at spirituskørsel i dette interval (0,21–0,50) sanktioneres efter de almindelige regler for promilleintervallet 0,51–1,20, dvs. bøde og betinget frakendelse i førstegangstilfælde.

Endelig omfatter **stk. 3** (tidligere stk. 2) det såkaldte **føreevnekriterium**: Spirituskørsel foreligger også, hvis føreren har indtaget spiritus i et sådant omfang, at vedkommende ikke kan føre køretøjet på betryggende måde. Dette anvendes, når der ikke foreligger en brugbar blod- eller udåndingsprøve, jf. [Rigsadvokatmeddelelsen om spirituskørsel, afsnit 4.2](#).

LOV

Færdselsloven § 53, stk. 1-3

Færdselsloven § 117c

§ 2 Strafpositioner og bødeberegning ved spirituskørsel

Straffen for spirituskørsel fremgår af [færdselslovens § 117](#). Strafpositionerne afhænger af promillens størrelse og antallet af tidligere tilfælde:

Førstegangstilfælde:

Promille	Straf	Frakendelse
0,51–1,20	Bøde	Betinget frakendelse
1,21–2,00	Bøde (skærpet)	3 års ubetinget frakendelse
Over 2,00	Fængsel (ubetinget)	Mindst 3 års ubetinget frakendelse + konfiskation

Bødeberegning sker efter en fast formel, der fremgår af forarbejderne til [lov nr. 363 af 24. maj 2005](#) og [lov nr. 524 af 6. juni 2007](#) samt [Rigsadvokatmeddelelsen om spirituskørsel, afsnit 5.1.1](#):

Årlig bruttoindtægt × 1.000 kr. × promillens størrelse / 25.000 kr.

Dette indebærer, at bøden ved en promille på 0,51 svarer til ca. en halv måneds nettoløn, ved 1,00 promille til en hel måneds nettoløn, og ved 2,00 promille til to måneders nettoløn. Den månedlige nettoløn fastsættes på grundlag af årsopgørelsen/R75 for det år, forseelsen er begået.

Minimumsbøden er 1.500 kr. for personer helt uden indtægt og 3.000 kr. for ægtefæller uden væsentlig egen indkomst. Bøden nedsættes ikke for unge under 18 år eller personer med særlig lav indkomst.

Frihedsstraf idømmes ved promille over 2,00, jf. [§ 117, stk. 2, nr. 1](#), og i gentagelsestilfælde. I andengangstilfælde med promille under 2,00 idømmes som udgangspunkt betinget fængsel med vilkår om samfundstjeneste eller alkoholistbehandling samt en tillægsbøde svarende til en måneds nettoløn. Det er i forarbejderne forudsat, at der højst idømmes *én* betinget fængselsstraf inden for en doms gentagelsesvirkningsperiode – ved tredje eller yderligere tilfælde skærpes straffen til ubetinget fængsel.

LOV

Færdselsloven § 117, stk. 1-2

Færdselsloven § 117b, stk. 1

§ 3 Frakendelse af førerretten – betinget og ubetinget

Reglerne om frakendelse fremgår af [færdselslovens §§ 125–128](#). Frakendelse sker **betinget** ved førstegangstilfælde med promille 0,51–1,20, jf. [§ 125, stk. 1, nr. 5](#). **Ubetinget** frakendelse sker ved promille over 1,20, jf. [§ 126, stk. 1, nr. 1](#), og i gentagelsestilfælde.

[Rigsadvokatmeddelelsen om spirituskørsel, afsnit 5.1.2](#) angiver følgende retningslinjer:

Tilfælde	Promille 0,51–1,20	Promille over 1,20
1. gang	Betinget	3 år ubetinget

2. gang	3 år ubetinget	5 år ubetinget
3. gang	5 år ubetinget	10 år ubetinget
4. gang+	10 år ubetinget	10 år ubetinget

Et centralt spørgsmål er **minimumsfrakendelsen på 3 år**. [Færdselslovens § 128, stk. 2](#) fastsætter, at ubetinget frakendelse som følge af spirituskørsel sker for *mindst* 3 år. I [Sag 226/2009](#) fastslog Højesteret, at minimumsfrakendelsen på 3 år også gælder, når flere spirituskørsler under grænsen på 1,20 pådømmes samtidig og tilsammen udløser ubetinget frakendelse. Højesteret afviste at læse loven indskrænkende, selvom betænkning nr. 1448/2004 havde foreslået en kortere frakendelsestid ved kumulation:

"Det er et formål med ændringsloven at skærpe sanktionerne for spirituskørsel. Det er i de almindelige bemærkninger til lovforslaget anført, at frakendelsestiden... i alle tilfælde skal være mindst 3 år."

Frakendelse **for bestandig** kunne ske før 2005-reformen. I [AM2025.08.12H](#) fastslog Højesteret, at generhvervelse efter en bestående-frakendelse kræver "ganske særlige omstændigheder" efter [§ 132, stk. 1](#), og at fortsat kriminalitet i frakendelsesperioden udelukker dette.

LOV

[Færdselsloven § 125, stk. 1](#)[Færdselsloven § 126, stk. 1](#)[Færdselsloven § 128, stk. 1-3](#)[Færdselsloven § 132, stk. 1](#)

PRAKSIS	Højesteret · Afslag på generhvervelse af førerret efter frakendelse for bestandig grundet gentagen spirituskørsel og kørsel i frakendelsestiden	12.08.2025
	Højesteret · Højesteret stadfæster afslag på generhvervelse af førerret efter 23 års frakendelse grundet nye færdselslovsovertrædelser	12.08.2025
	Højesteret · Højesterets afgørelse om frakendelsestid ved flere tilfælde af spirituskørsel	18.03.2010

§ 4 Gentagelsestilfælde og kørsel i frakendelsestiden

Kørsel i frakendelsestiden straffes efter [færdselslovens § 117 a](#). Som udgangspunkt straffes med bøde, men straffen kan stige til fængsel indtil 1 år og 6 måneder, jf. **stk. 2**, ved:

- Flere tilfælde af kørsel i frakendelsestiden (nr. 1)
- Tidligere straf for kørsel i frakendelsestiden (nr. 2)
- Frakendelse grundet spirituskørsel med promille over 2,00 eller vanvidskørsel (nr. 3)

Ved overtrædelse af **§ 117 a, stk. 2, nr. 3** fastsætter [Rigsadvokatmeddelelsen om kørsel i frakendelsestiden](#) følgende strafpositioner:

Gang	Straf
1. gang	20 dages fængsel
2. gang	30 dages fængsel
3. gang	40 dages fængsel
4. gang	50 dages fængsel
5. gang	60 dages fængsel
6. gang	70 dages fængsel

Modereret kumulation ved fællesstraf: I [AM2025.05.27H](#) afklarede Højesteret, at fællesstraffen for spirituskørsel og kørsel i frakendelsestiden fastsættes efter **modereret kumulation** i [straffelovens § 88](#), ikke absolut kumulation. Færdselsloven indeholder ikke en bestemmelse om absolut kumulation af fængselsstraffe svarende til [§ 118 a](#) om bødestrafte. Højesteret nedsatte straffen fra 70 til 50 dages fængsel i et fjerdegangstilfælde:

"Højesteret finder herefter, at fællesstraffen for forhold 1 og for forhold 2 og 3 ikke skal fastsættes ved sammenlægning af straffene, men skal fastsættes lavere efter princippet om modereret kumulation."

LOV	Færdselsloven § 117a, stk. 1-2	Færdselsloven § 118a	Straffeloven § 88	
PRAKSIS	Højesteret · Højesteret reducerer fængselsstraf for gentagen spirituskørsel og kørsel i frakendelsestiden			27.05.2025
	Højesteret · Højesteret fastsætter straf for fjerdegangstilfælde af spirituskørsel og kørsel i frakendelsestiden til 50 dages fængsel efter modereret kumulation			27.05.2025

§ 5 Konfiskation af køretøj ved spirituskørsel

[Færdselslovens § 133 a](#) regulerer konfiskation af køretøjer. Ved spirituskørsel er konfiskation **obligatorisk** i flere situationer:

- **Stk. 2:** Når ejeren har kørt spirituskørsel med promille over **2,00** (eller over 1,00 mg/l udåndingsluft), skal køretøjet konfiskeres. Samme bestemmelse gælder ved vanvidskørsel.
- **Stk. 3-5:** Ved gentagne tilfælde af ubetinget frakendelse inden for 3 eller 5 år.
- **Stk. 7:** For lille knallert ved promille over 2,00.

Tredjemandskonfiskation er reguleret i [§ 133 a, stk. 2, 2. pkt.](#) Når køretøjet ejes af en anden end føreren, skal konfiskation ske, *medmindre* det er "uforholdsmæssigt indgribende" – der henses til ejerens mulighed for at vide om overtrædelsen og for at sikre sin økonomi.

I [SS-1478/2021-VLR](#) ophævede Vestre Landsret beslaglæggelsen af en sættevognstrækker tilhørende en udenlandsk virksomhed, da chaufførens spirituskørsel med over 2,00 promille var upåregnelig for ejeren, og erstatningskravet var illusorisk.

Modsat stadfæstede Vestre Landsret i [S-0955-24](#) konfiskation af en leaset varebil efter spirituskørsel med 2,77 promille, og i [SS-317/2023-VLR](#) fastholdt landsretten konfiskation af en knallert, som en hjemløs mand brugte som bolig – trods risiko for alvorlige personlige konsekvenser.

Undtagelsesbestemmelsen i **stk. 13** giver domstolene en *snæver* adgang til at fravige obligatorisk konfiskation, "når særlige grunde undtagelsesvist taler herfor". I [S-1523-21](#) frifandt Vestre Landsret for konfiskation af et køretøj, som tiltalte ejede men *ikke* benyttede ved spirituskørslen, da konfiskationsbestemmelsen efter dens ordlyd alene rammer det *anvendte* køretøj.

LOV

Færdselsloven § 133a, stk. 1-13

PRAKSIS

Landsretten · Landsretten afviser anke over konfiskation af leasingbil efter spirituskørsel med meget høj promille

Landsretten · Landsrettens dom om konfiskation efter spirituskørsel trods personlige forhold

Landsretten · Frifindelse for konfiskation af køretøj ejet af fører i sag om spirituskørsel med 2,60 promille grundet lovændring.

14.03.2025

18.03.2024

19.05.2022

§ 6 Alkolåsordningen ved generhvervelse af kørekort

Alkolåsordningen er indført som supplement til sanktionssystemet og reguleres af [færdselslovens § 60 a](#) (obligatorisk ordning) og [§ 132 a](#) (frivillig ordning). Ordningen er nærmere beskrevet i [Rigsadvokatmeddelelsen om frakendelse af førerretten, afsnit 5.2.4](#).

Den obligatoriske ordning (§ 60 a, stk. 3) gælder i 2 år efter frakendelsestidens udløb for personer dømt for spirituskørsel:

- Med promille over 2,00, eller
- To gange (undtaget hvor promillen første gang var højst 2,0 og anden gang højst 1,2), eller
- Tre gange eller mere (uanset promillens størrelse).

Hvis personen ikke deltager i alkolåsordningen, udskydes retten til generhvervelse af kørekortet.

Den frivillige ordning (§ 132 a) gælder for øvrige tilfælde af ubetinget frakendelse grundet spirituskørsel – typisk én gang med promille 1,21–2,00 eller to gange med lavere promiller. Her kan førerretten generhverves allerede under frakendelsesperioden ved deltagelse i ordningen. Efter lovændringen i 2017 (lov nr. 695 af 8. juni 2017) fungerer alkolåsperioden som et fuldt alternativ til den ubetingede frakendelse – den fulde frakendelsesperiode kan erstattes med kørsel med alkolås.

En person udelukkes fra den frivillige ordning, hvis spirituskørslen har forårsaget personskade eller fremkaldt *alvorlig* fare herfor, jf. § 132 a, stk. 3. Ved vurderingen af alvorlig fare er promillens størrelse ikke i sig selv afgørende; der skal foreligge andre forhold ved kørslen, der har medført fare.

LOV

[Færdselsloven § 60a, stk. 3](#)[Færdselsloven § 132a, stk. 1, 3](#)

§ 7 Bevissspørgsmål – blodprøve, udåndingsprøve og efterfølgende drikke

Spirituskørsel bevises typisk ved blodprøve eller udåndingsprøve. Den [Rigsadvokatmeddelelsen om spirituskørsel, afsnit 3.1.1](#) angiver retningslinjerne for forelæggelse af sager for Retslægerådet.

Forelæggelse for Retslægerådet bør ske, når:

- Sigtede angiver at have indtaget spiritus *efter* kørslen ("efterfølgende drikke"), og dette kan give anledning til tvivl
- Der foreligger oplysning om sygdom, læsioner, euforiserende stoffer eller medikamenter, der kan påvirke bedømmelsen

Ved **tilbageregning** anses forbrændingen for at finde sted med 0,10 promille pr. time fra det tidspunkt, hvor opslugningen anses for tilendebragt (typisk 2 timer efter indtagelsens afslutning).

Efterfølgende drikke – forsvaret om, at spiritussen er indtaget mellem kørslen og prøvetagningen – påberåbes jævnligt. I [SS-413/2012-VLR](#) påstod tiltalte at have drukket vodka efter et uheld. Landsretten

forkastede forklaringen bl.a. under hensyntagen til vidneforklaringer og det forhold, at der ikke blev fundet nogen flaske. I [103531 \(Ankenævnet for Forsikring\)](#) afviste nævnet et tilsvarende forsvar i en forsikringssag, hvor klager med 2,34 promille hævdede at have drukket efter en påkørsel.

Den danske færdselslov har – i modsætning til den færøske – ingen "6-timers regel", men i [Sag 33/2019](#) prøvede Højesteret den færøske 6-timersregel og fandt den forenelig med EMRK art. 6 om selvinkriminering.

LOV

Færdselsloven § 53, stk. 1

PRAKSIS

Højesteret · Højesteret stadfæster dom for spirituskørsel og flugt fra uheldssted (6-timers reglen), men nedsætter bøde grundet lang sagsbehandlingstid 06.06.2019

Landsretten · Dom i sag om spirituskørsel: Bøde forhøjet og frakendelse af førerret fastsat 22.08.2012

Ankenævnet for Forsikring · Alka Forsikring afviser kaskodækning efter spirituskørsel ved rundkørsel – klager ikke medhold 04.03.2026

Spirituskørsel kombineret med overtrædelse af § 54 (euforiserende stoffer)

§ 8

Førere kan være påvirket af både alkohol og euforiserende stoffer, hvilket medfører samtidig overtrædelse af [§ 53](#) og [§ 54](#). [Rigsadvokatmeddelelsen om spirituskørsel, afsnit 5.7](#) regulerer straf- og frakendelsespåstanden.

Ved samtidig overtrædelse af §§ 53 og 54, hvor begge forhold isoleret medfører **betinget** frakendelse, skal der som udgangspunkt ske **ubetinget** frakendelse i mindst 3 år, jf. [§ 126, stk. 1, nr. 6](#). Hvor den ene overtrædelse isoleret medfører ubetinget og den anden betinget frakendelse, tillægges 6 måneder til den ubetingede frakendelsestid.

I [Sag 190/2015](#) fastslog Højesteret, at to førstegangsovertrædelser af nulgrænsen for euforiserende stoffer ikke nødvendigvis udløser fængselsstraf – grænsen mellem bøde og fængsel går ved to måneders nettoløn efter den absolutte kumulation i [§ 118 a](#). Dommen klarlagde, at sidestillingen med spirituskørsel over 1,21 promille primært sigter mod frakendelsen, ikke straffens art.

Nærmere om narkotikakørsel henvises til den særskilte praksisoversigt under [narkotikakoersel](#).

LOV

Færdselsloven § 54, stk. 1-2

Færdselsloven § 118a

Færdselsloven § 126, stk. 1

PRAKSIS

Højesteret · Højesterets fastlæggelse af sanktionsniveau ved flere kørsler med euforiserende stoffer 16.12.2015

Processuelle særregler – domsmænd, sagsbehandlingstid og udvisning

§ 9

Sager om spirituskørsel behandles **uden domsmænd**, jf. [færdselslovens § 119, stk. 3, nr. 2](#). Denne undtagelse gælder som absolut regel, også når anklagemyndigheden samtidig nedlægger påstand om **udvisning**.

I [Sag 90/2023](#) afklarede Højesteret (3-2) dette principielle spørgsmål. Flertallet udtalte:

"Det følger imidlertid af færdselslovens klare ordlyd og forarbejder, at domsmænd ikke medvirker i disse sager, og vi finder, at det må være lovgivningsmagtens opgave at tage stilling til, om og i givet fald i hvilket omfang der kan være grund til at begrænse undtagelserne i § 119, stk. 3."

Mindretallet (2 dommere) fandt, at udvisningsspørgsmålet gjorde sagen særligt indgribende og dermed begrundede domsmænds medvirken. Afgørelsen afklarede en divergerende landsretspraksis.

Lang sagsbehandlingstid kan kompensere ved bødenedsættelse. I [Sag 33/2019](#) nedsatte Højesteret bøden fra 8.500 kr. til 1.750 kr. efter en sagsbehandlingstid på over 4 år, men fastholdt den ubetingede frakendelse i 3 år. Kompensationen ydes ved at nedsætte bøden med 5.000 kr. og halvdelen af det resterende beløb.

For den processuelle behandling i øvrigt gælder, at sagerne behandles efter de forenklede regler i [§ 119, stk. 3](#), da de typisk har ukompliceret bevisførelse og faste strafpositioner.

LOV [Færdselsloven § 119, stk. 2-3](#)

PRAKSIS **Højesteret** · Højesteret stadfæster, at domsmænd ikke medvirker i sager om spirituskørsel, selvom der er påstand om udvisning 18.12.2023

Højesteret · Højesteret stadfæster dom for spirituskørsel og flugt fra uheldssted (6-timers reglen), men nedsætter bøde grundet lang sagsbehandlingstid 06.06.2019

§ 10 Foranstaltninger ved mentalt afvigende spiritusbilister

I sjældne tilfælde idømmes en foranstaltning efter [straffelovens § 68](#) i stedet for straf, typisk for mentalt retarderede eller psykisk afvigende personer med gentagende spirituskørsel.

I [Sag 18/2018](#) forlængede Højesteret længstetiden for en foranstaltning med 2 år for en mentalt retarderet mand, der gentagne gange havde kørt spirituskørsel på knallert. Foranstaltningen omfattede tilsyn, antabusbehandling og mulighed for institutionsanbringelse. Højesteret lagde vægt på vedvarende risiko for recidiv og manglende indsigt trods frivillig installation af alkoholås i egen bil – alkoholåsen kun beskyttede ét køretøj.

Proportionalitetshensyn – herunder at forholdet normalt kun medfører bødestraf – kunne ikke på det daværende tidspunkt føre til et andet resultat, men en dommer foreslog, at muligheden for institutionsanbringelse skulle udgå.

LOV [Straffeloven § 68](#) [Straffeloven § 68a, stk. 1](#)

PRAKSIS **Højesteret** · Højesteret forlænger længstetid for foranstaltning idømt person med nedsat mental funktion for gentagen spirituskørsel 23.05.2018

§ 11 Afgrænsning og sammenfatning

Spirituskørsel er reguleret af et stramt og detaljeret sanktionssystem, hvor promillens størrelse og antallet af tidligere tilfælde bestemmer straffen næsten skematisk. De centrale praksis-principper kan sammenfattes:

- **Bødeberegningen** er objektivt forankret i bruttoindkomst og promille, med minimumsbøde for dem uden indtægt.
-

Frakendelsen følger en fast trappe fra betinget (førstegang under 1,21) til 3, 5 og 10 års ubetinget – med minimum 3 år ved enhver ubetinget frakendelse for spirituskørsel.

- **Konfiskation** er obligatorisk ved promille over 2,00 og ved vanvidskørsel, også af tredjemands køretøj medmindre uforholdsmæssigt indgribende.
- **Modereret kumulation** gælder ved sammenstød af fængselsstraffe for spirituskørsel og kørsel i frakendelsestiden – et princip fastlagt af Højesteret i 2025.
- **Alkolås** er obligatorisk i 2 år efter frakendelsestidens udløb ved grov eller gentagen spirituskørsel, og frivillig i øvrige tilfælde.
- Fra **1. juli 2025** gælder den nye promillegrænse på 0,20 for førstegangserhververe.

For relaterede emner henvises til særskilte praksisoversigter:

- Narkotikakørsel: [narkotikakoersel](#)
- Vanvidskørsel og bilkonfiskation: [vanvidskoersel](#)
- Frakendelse af førerretten generelt: [frakendelse-foererret](#)

REFERENCE Lovgrundlag

6 paragraffer

Færdselsloven § 53	stk. 1-3	Færdselsloven § 117	stk. 1-2
Færdselsloven § 117a	stk. 1-2	Færdselsloven § 126	stk. 1-2
Færdselsloven § 128	stk. 1-3	Færdselsloven § 133a	

MATERIALE Citerede afgørelser

17 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS

9

12.08.2025	Højesteret stadfæster afslag på generhvervelse af førerret efter 23 års frakendelse grundet nye færdselslovsovertrædelser	9962-11654
12.08.2025	Afslag på generhvervelse af førerret efter frakendelse for bestandig grundet gentagen spirituskørsel og kørsel i frakendelsestiden	AM2025.08.12H
27.05.2025	Højesteret reducerer fængselsstraf for gentagen spirituskørsel og kørsel i frakendelsestiden	9643-11250
27.05.2025	Højesteret fastsætter straf for fjerdegangstilfælde af spirituskørsel og kørsel i frakendelsestiden til 50 dages fængsel efter modereret kumulation	AM2025.05.27H
18.12.2023	Højesteret stadfæster, at domsmænd ikke medvirker i sager om spirituskørsel, selvom der er påstand om udvisning	4474-5371
06.06.2019	Højesteret stadfæster dom for spirituskørsel og flugt fra uheldssted (6-timers reglen), men nedsætter bøde grundet lang sagsbehandlingstid	Sag 33/2019

23.05.2018	Højesteret forlænger længstetid for foranstaltning idømt person med nedsat mental funktion for gentagen spirituskørsel	Sag 18/2018
16.12.2015	Højesterets fastlæggelse af sanktionsniveau ved flere kørsler med euforiserende stoffer	Sag 190/2015
18.03.2010	Højesterets afgørelse om frakendelsestid ved flere tilfælde af spirituskørsel	Sag 226/2009
LANDSRET TEN · ANKEINSTANS		5
14.03.2025	Landsretten afviser anke over konfiskation af leasingbil efter spirituskørsel med meget høj promille	S-0955-24
18.03.2024	Landsrettens dom om konfiskation efter spirituskørsel trods personlige forhold	7236-8730
19.05.2022	Frifindelse for konfiskation af køretøj ejet af fører i sag om spirituskørsel med 2,60 promille grundet lovændring.	S-1523-21
13.10.2021	Ophævelse af beslaglæggelse af sættevognstrækker efter spirituskørsel	1397-1697
22.08.2012	Dom i sag om spirituskørsel: Bøde forhøjet og frakendelse af førerret fastsat	1242-1500
PARKERINGSKLAGENÆVNET · NÆVN / KLAGEINSTANS		2
13.03.2025	Ugyldig kontrolafgift ved ANPR-kontrol uden fysisk påsætning af afgiften	park-8730
23.11.2022	Betaling til forkert områdekode via EasyPark: Tvist om skiltning og førerens ansvar for zonevalg	park-1697
ANKENÆVNET FOR FORSIKRING · NÆVN / KLAGEINSTANS		1
04.03.2026	Alka Forsikring afviser kaskodækning efter spirituskørsel ved rundkørsel – klager ikke medhold	103531

FORARBEJDE Betænkninger

1 reference

Straffelovrådets betænkning om spirituspåvirkede motorførere
 nr. 588 · 1970 · Justitsministeriet

06 PRAKSISOVERSIGT · FÆRDSELSRET

Praksisoversigt over standsning, parkering og offentligretlig parkeringsafgift (færdselsloven §§ 28-30, 121-122 b)

Fra grundnormerne i § 28 til afgiftens pålæggelse, hæftelse og domstolsprøvelse

Version 2 · Opdateret 22. jul. 2026 · 29 afgørelser · 2006-2026

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Standnsning og parkering på offentlige veje reguleres af tre lag: færdselslovens egne grundnormer og faste afstandsforbud i §§ 28-29, vejmyndighedens lokale bestemmelser efter § 92, og den offentligretlige parkeringsafgift efter § 121, der i praksis pålægges af kommunerne efter delegation i § 122 a. Praksis kredser om tre gennemgående temaer: den udtømmende karakter af afgiftskataloget i § 121, stk. 1, kravet om at lokale parkeringsbestemmelser først får retsvirkning når de er tilkendegivet ved afmærkning, jf. § 92 c, stk. 4, og det skærpede hjemmelskrav som Højesteret stiller, fordi afgiften er en bebyrdende, strafflignende reaktion uden administrativ klageadgang. Da afgørelsen efter § 121, stk. 2, hverken kan påklages eller er omfattet af forvaltningslovens partshøringsregel, ligger den reelle retssikkerhedsgaranti i domstolsprøvelsen – typisk i fogedretten under inddrivelsen.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01** Færdselslovens § 121, stk. 1, indeholder en udtømmende opregning af de overtrædelser, der kan udløse parkeringsafgift; overtrædelser uden for listen kan alene mødes med bøde efter de almindelige straffebestemmelser.
- 02** Forbuddet i § 28, stk. 3, mod standsning og parkering på cykelsti, gangsti, fortov, midterrabat, skillerabat og helleanlæg gælder direkte af loven og forudsætter ingen afmærkning.
- 03** Lokale færdselsmæssige bestemmelser efter § 92 kræver politiets samtykke som gyldighedsbetingelse og får som hovedregel først retsvirkning, når de er tilkendegivet ved afmærkning, jf. § 92 c, stk. 4.
- 04** Kun snævert afgrænsede lokale bestemmelser – bl.a. dem der alene udvider adgangen til lovlig parkering – kan i stedet offentliggøres i en lokal parkeringsbekendtgørelse, som skal publiceres både centralt på internettet og på kommunens egen hjemmeside.
- 05** Højesteret stiller krav om klar lovhjemmel, når der pålægges parkeringsafgift, og lægger vægt på retssikkerhedsgarantier svarende til dem, der gælder i straffesager.

- 06 Standsning under 3 minutter samt standsning for af- og påstigning eller af- og pålæsning af gods er ikke parkering, jf. § 2, nr. 18 – men det er stadig standsning og rammes derfor af et standsningsforbud.
- 07 Undtagelsen i § 30 gælder kun for køretøjer ved vejarbejde, når standsningen er nødvendig af hensyn til arbejdet og der træffes de fornødne sikkerhedsforanstaltninger, samt for politi, kriminalforsorg, redningsberedskab og redningskorps.
- 08 Afgiften udgør 510 kr., 1.020 kr. ved parkering ud for ind- og udkørsel og ved misbrug af handicappladser, og 2.040 kr. for lastbiler og busser over 3.500 kg.
- 09 Der kan pålægges højst én afgift i døgnet med mindst 24 timers mellemrum og højst tre afgifter for samme overtrædelse, jf. § 121, stk. 7.
- 10 Efter tre afgifter for samme overtrædelse kan den kommunale vejmyndighed fjerne køretøjet, men først efter en forudgående høring på mindst fire uger, jf. § 123, stk. 3.
- 11 Afgiften påhviler føreren; ejeren (brugeren) hæfter subsidiært, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet.
- 12 Afgørelsen om afgift kan ikke påklages til højere administrativ myndighed og er ikke omfattet af forvaltningslovens § 19 om partshøring – Vejdirektoratet afviser konsekvent klager over selve afgiften.
- 13 Prøvelsen sker ved domstolene, i praksis oftest som indsigelse i fogedretten under inddrivelsen, hvor parkeringsvagtens observation vejer tungt, men kan afkræftes af konkret modbevis.
- 14 Ubetalt parkeringsafgift kan modregnes i overskydende skat og i tilbagebetaling af vægtafgift og brændstofforbrugsafgift, jf. § 122 b.
- 15 Overtrædelse af standsnings- og parkeringsreglerne i § 121, stk. 1, nr. 1-8, straffes kun med bøde, hvis forholdet har været til fare for andre eller unødigt har voldt ulempe for færdslen, jf. § 118, stk. 14.
- 16 Standsning og parkering på motorvej og motortrafikvej er ikke afgiftsbelagt, men bødebelagt, og bøden skærpes for køretøjer over 3.500 kg.

§ 1 Grundnormerne i § 28: fare og ulempe, højre side og det absolutte forbud i stk. 3

Færdselslovens standsnings- og parkeringsregler bygger på tre normer af faldende abstraktionsniveau. Den øverste er generalklausulen i [færdselslovens § 28, stk. 1](#), hvorefter standsning eller parkering ikke må ske »på et sådant sted eller på en sådan måde, at der opstår fare eller ulempe for færdslen«. Dernæst kommer de indretningsmæssige krav i [§ 28, stk. 2](#): standsning og parkering må kun ske i højre side i færdselsretningen – dog i venstre side på mindre befærdet vej og vej med ensrettet færdsel – og køretøjet skal anbringes i vejens længderetning ved kørebanens yderkant eller om muligt uden for denne.

Den tredje og praktisk vigtigste norm er det kategoriske forbud i [§ 28, stk. 3](#):

Standning eller parkering må ikke ske på cykelsti, gangsti eller fortov. Tilsvarende gælder for midterrabat, skillerabat, helleanlæg og lignende. Uden for tættere bebygget område kan et køretøj, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3.500 kg, dog standses eller parkeres med en del af køretøjet på fortov eller skillerabat. 1. pkt. gælder ikke cykler og tohjulede knallerter.

Forbuddet gælder umiddelbart i kraft af loven og forudsætter hverken afmærkning eller en lokal bestemmelse. Undtagelsen for delvis fortovs- og skillerabatparkering er geografisk afgrænset til området **uden for** tættere bebygget område og vægtafgrænset til køretøjer på højst 3.500 kg. Inden for tættere bebygget område er selv delvis fortovsparkering derfor forbudt, medmindre kommunen ved lokal bestemmelse har udvidet adgangen – et forhold lovgiver udtrykkeligt tog stilling til i forbindelse med ændringsloven af 27. februar 2014 (L 54, 2013-14), hvor det i bemærkningerne hedder, at ændringen sikrer, »at der fremover vil kunne pålægges en afgift for parkering med en del af køretøjet på fortov i tættere bebygget område ... i de tilfælde, hvor der ikke ved lokal parkeringsbekendtgørelse er fastsat regler om, at parkering med en del af køretøjet på fortovet lokalt er lovligt«.

Endelig indeholder [§ 28, stk. 4](#) pligten til at sikre køretøjet mod utilsigtet igangsætning og uberettiget brug, mens [§ 28, stk. 5](#) kræver, at åbning af vogndøre samt på- og afstigning og på- og aflæsning sker uden fare eller unødigt ulempe. Sidstnævnte regel er den naturlige modvægt til, at netop af- og påstigning og af- og pålæsning efter definitionen i § 2, nr. 18, ikke regnes for parkering.

LOV

Færdselsloven § 2

Færdselsloven § 28, stk. 1-5

De faste afstandsforbud i § 29 og deres færdselssikkerhedsmæssige baggrund

Hvor § 28 opstiller generelle normer, indeholder [§ 29](#) en katalogagtig opregning af steder, hvor standsning eller parkering er forbudt uanset de konkrete forhold. [§ 29, stk. 1](#) omfatter bl.a. fodgængerfelt og en zone på 5 m foran feltet, udkørsel fra cykelsti, vejkryds og en zone på 10 m fra den tværgående kørebanes nærmeste kant, jernbaneoverkørsler, tildækning af færdselstavler og -signaler, broer over motorvej, viadukter og tunneler, bakketoppe og uoverskuelige vejsving, spærrelinjeopdelte strækninger før kryds, krybespor, afmærkede hyrevognsholdepladser og placeringer, der hindrer letbanekørsel. [§ 29, stk. 2](#) forbyder standsning og parkering på den afmærkede strækning ved et busstoppested – og hvis afmærkning mangler, inden for 12 m på hver side af stoppestedsskiltet.

[§ 29, stk. 3](#) angår alene parkering (ikke standsning) og forbyder bl.a. parkering nærmere end 30 m fra en jernbaneoverkørsel, ud for ind- og udkørsel til og fra ejendom eller i øvrigt således, at kørsel til eller fra ejendom væsentligt vanskeliggøres, på kørebanen på hovedveje uden for tættere bebygget område, ved siden af andet holdende køretøj (dobbeltparkering) og på en måde, der spærrer for et andet køretøj.

Den nugældende 10-meters-grænse ved vejkryds er resultatet af en bevidst afvejning. Ved [lov nr. 1123 af 20. december 1995](#) blev afstanden hævet fra 5 til 10 m, og forarbejderne redegør for baggrunden:

Færdselssikkerhedskommissionen har i betænkning nr. 1157/1988 foreslået denne regel ændret, således at afstanden fastsættes til 10 m. Kommissionen finder, at en sådan ændring vil forbedre oversigten for de vigepligtige

trafikanter, således at deres krydsning af primærvejstrafikanternes baner bliver sikrere. Desuden forbedres muligheden for, at svingende bilister kan se cyklister og knallertkørere på cykelsti langs vejen.

Dansk Cyklist Forbund havde foreslået 15 m, men »for ikke at begrænse antallet af parkeringspladser i byområder for meget« fulgte ministeriet kommissionens forslag. Afvejningen mellem oversigtsforhold og parkeringskapacitet er dermed indbygget i selve bestemmelsen, jf. [Færdselssikkerhedspolitisk handlingsplan, betænkning nr. 1157/1988](#). Den samme grundtanke – at parkerings- og standsningsforbud er et færdselssikkerhedsinstrument på linje med vigepligtprioritering og oversigtsforbedring – går igen i Færdselssikkerhedskommissionens tidligere [betænkning nr. 608/1971 om færdselssikkerhedsfremmende foranstaltninger på eller ved vejene](#).

Endelig giver [§ 29, stk. 4](#) transportministeren hjemmel til at fastsætte yderligere forbud, herunder for enkelte typer af køretøjer.

LOV

Færdselsloven § 29, stk. 1-4

§ 3 Parkeringsbegrebet i § 2, nr. 18 – 3-minutters-reglen som kerne-bevistema

Sondringen mellem standsning og parkering er afgørende, fordi en lang række forbud kun rammer parkering. Definitionen står i [§ 2, nr. 18](#):

Parkering: enhver hensætning af et køretøj med eller uden fører. Standsning kortere end 3 minutter, standsning for af- eller påstigning samt af- eller pålæsning af gods anses dog ikke for parkering. Et køretøj, som hensættes, fordi det på grund af uheld eller teknisk fejl ikke er i stand til at fortsætte kørslen ved egen kraft eller ikke er i stand til at fortsætte kørslen forsvarligt, anses for parkeret, 18 timer efter at det er hensat.

Tre punkter fortjener at fremhæves. For det **første** er de tre minutter og af-/pålæsningsundtagelsen kun relevante over for *parkeringsforbud*. Er der nedlagt et egentligt standsningsforbud – tavle C 61 – hjælper det ikke, at ophold varede under tre minutter, eller at der blev læsset af. For det **andet** kan netop denne skelnen udtrykkeligt afspejles i afmærkningen: efter [bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 103](#) »kan [der] til C 61 anvendes undertavler med teksterne »Af- og pålæsning tilladt« og »Ud- og indstigning tilladt«». Uden en sådan undertavle gælder standsningsforbuddet ubetinget. For det **tredje** er 18-timers-reglen for havarerede køretøjer et selvstændigt værn: et defekt køretøj bliver først »parkeret« efter 18 timer, hvorefter det kan mødes med parkeringsafgift.

I indsigelsessager er det netop tidsforløbet og formålet med opholdet, der er stridspunktet. Bevismæssigt vejer parkeringsvagtens observation tungt: Østre Landsret stadfæstede i [BS-909/2008-OLR](#) et pantefogedudlæg for en parkeringsafgift, selv om bilejeren gjorde gældende, at en gyldig p-billet lå synligt i forruden. Modsat blev udlægget ophævet i fogedretskendelsen [FS-20580/2007-KBH](#), hvor det blev lagt til grund, at der faktisk lå en gyldig parkeringsbillet i forruden. Praxis viser dermed, at bilistens forklaring kan bære igennem, men kun når den understøttes af konkrete holdepunkter.

At netop tidsobservationen er kontrollens ømme punkt, fremgår indirekte af ombudsmandens sag om aktindsigt i Center for Parkerings interne vejledning, jf. [FOB 2010-20-11 om aktindsigt i vejledning i udfærdigelse af parkeringsafgifter](#), hvor kommunen begrundede hemmeligholdelsen med, at »kendskab til eventuel anbefaling

om en mindste observationstid ved overtrædelse af parkeringsrestriktioner dels [vil] få folk til at opfatte dette som den retlige grænse frem for lovens angivelse«.

LOV	Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 103	Færdselsloven § 2	
PRAKSIS	Landsretten · Stadfæstelse af udlæg for parkeringsafgift: Bevisværdien af parkeringsvagtens observationer		08.01.2009
	Byretten · Udlæg ophævet: Gyldig parkeringsbillet i forruden		28.12.2007

§ 4 Undtagelsen i § 30 for vejarbejde, politi, kriminalforsorg og redningsberedskab

[Færdselslovens § 30](#) undtager en snæver kreds fra §§ 28 og 29:

§§ 28 og 29 gælder ikke for køretøj, der anvendes ved vejarbejde, såfremt standsning eller parkering er nødvendig af hensyn til arbejdet, og der træffes fornødne sikkerhedsforanstaltninger. Det samme gælder standsning eller parkering, der foretages af politi, kriminalforsorg, redningsberedskab eller redningskorps.

Undtagelsen for vejarbejde er dobbelt betinget: standsningen skal være **nødvendig af hensyn til arbejdet**, og der skal træffes de **fornødne sikkerhedsforanstaltninger**. Den knytter dermed an til den ansvarsnorm, der i øvrigt gælder ved vejarbejde, hvorefter den, som forestår arbejdet, er ansvarlig for, at det til enhver tid er forsvarligt afmærket. Vejdirektoratet har i udtalelsen [21-00859](#) redegjort for kompetencefordelingen ved vejarbejde og fremhævet, at afmærkning ved vejarbejde som udgangspunkt må foretages uden forudgående samtykke fra politiet – dog netop **ikke** når afmærkningen vedrører hastighedsbegrænsning eller standsning og parkering. Konsekvensen af manglende samtykke er kontant: den skilte regulering er ikke gældende og kan ikke håndhæves.

For politi, kriminalforsorg, redningsberedskab og redningskorps er undtagelsen ubetinget efter ordlyden, men den omfatter kun standsning og parkering, der foretages af disse myndigheder og korps som led i deres virksomhed. Den giver ikke en generel privilegering af køretøjer, der blot ejes af eller er udlånt til myndigheden, og den udvider ikke adgangen til at parkere på arealer, hvor forbuddet hviler på andet grundlag end §§ 28-29.

LOV	Færdselsloven § 30	Færdselsloven § 98	
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Konsekvenser af Hastighedsnedsættelse Uden Politiets Samtykke ved Vejarbejde		05.02.2021

§ 5 Lokale parkeringsbestemmelser: politiets samtykke som gyldighedsbetingelse

Vejmyndigheden kan efter [§ 92, stk. 1](#) med samtykke fra politiet træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning, herunder om [parkering og standsning](#), etablering af fodgængerfelter og forbud mod visse færdselsarter. Efter [§ 92, stk. 3](#) kan en parkeringsplads reserveres til et eller flere bestemte køretøjer, som anvendes af en person med handicap, når særlig tungtvejende hensyn taler for det. Forsøgsordninger med færdselsregulerende foranstaltninger, der ikke kan gennemføres inden for lovens rammer, kræver transportministerens tilladelse efter [§ 92 d](#).

Politiets samtykke er ikke en formalitet. Vejdirektoratet afviste i [22-15746](#) at realitetsbehandle en klage over en ny kommunal parkeringsordning, netop fordi samtykket manglede:

Det er en gyldighedsbetingelse for, at kommunen kan træffe den endelige afgørelse, at politiets samtykke foreligger.

Samtykkekravet gælder også, når kommunen optræder som ren arealejer. I [23-00042](#) fastslog Vejdirektoratet, at en kommunalt ejet plads, der hverken var registreret som offentlig vej eller privat fællesvej, måtte behandles som privat ejendom, men at den – da den var åben for offentlig færdsel – var omfattet af færdselsloven, og at enhver anvendelse af autoriseret vejafmærkning derfor krævede politiets samtykke. Foreligger samtykket, kan restriktionerne håndhæves og afgifter pålægges; kommunen er dog fortsat bundet af legalitetsprincippet og har pligt til at gribe ind, hvis afmærkningen konstateres ulovlig.

Omvendt kan vejmyndigheden med politiets samtykke også **dispensere** fra egne parkeringsbestemmelser. Det bekræftede Vejdirektoratet i [22-14921](#) om arrangementsparkering i Marselisborgskovene: dispensation fra forbuddet mod parkering i skillerabat efter [§ 28, stk. 3](#) er lovlig med samtykke efter [§ 92, stk. 1, nr. 1](#), og loven sætter ingen tidsmæssig grænse. Derimod er uautoriserede »VIP«-skilte ulovlige, fordi de ikke er en del af den officielle vejafmærkning.

Skønsudøvelsen er undergivet almindelige forvaltningsretlige krav. I [EMN-2024-165298](#) ophævede Vejdirektoratet en kommunes afslag på betalingsparkering, fordi de påberåbte trafikale konsekvenser ikke var underbygget af faktiske forhold, og fordi det ikke kunne udelukkes, at kommunen havde sat skønnet under regel. Modsæt kræver klageadgangen en væsentlig og individuel interesse: i [24-04966](#) blev en beboer ikke anset for klageberettiget over kommunens beslutning om ikke at indføre standsningsforbud på hans vej, da han ikke var mere intensivt berørt end vejens øvrige beboere. Uenighed mellem kommune og politi løses efter [§ 92 c, stk. 1](#) af transportministeren; jf. som eksempel [2020-4650](#), hvor ministeriet pålagde politiet at meddele samtykke til en cykelgade med flexzoner til parkering.

LOV	Færdselsloven § 92, stk. 1-4	Færdselsloven § 92c, stk. 1, 2	Færdselsloven § 92d
PRAKSIS			
	Vejdirektoratet · Ulovligt afslag på betalingsparkering på privat fællesvej grundet mangelfuld begrundelse		28.10.2024
	Vejdirektoratet · Afslag på genoptagelse: Borger ikke klageberettiget over kommunes beslutning om ikke at indføre parkeringsrestriktioner		01.05.2024
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over ny parkeringsordning i Tårnby Kommune grundet manglende endelig afgørelse		23.02.2023
	Vejdirektoratet · Kommunal parkeringsregulering på privat ejendom og krav om politiets samtykke til afmærkning		23.01.2023
	Vejdirektoratet · Lovligheden af kommunal dispensation fra parkeringsforbud og brug af uautoriserede VIP-skilte		25.11.2022
	Vejdirektoratet · Transportministeriet godkender cykelgade på Nordre Frihavnsgade trods politiets afslag		18.02.2021

Afmærkningskravet i § 92 c, stk. 4 – hvornår gælder en lokal bestemmelse?

§ 6

Selv en gyldigt vedtaget lokal bestemmelse binder ikke trafikanterne, før den er tilkendegivet. [§ 92 c, stk. 4](#) bestemmer:

Foranstaltninger af den art, der nævnes i §§ 92 og 92 a, skal tilkendegives ved afmærkning i overensstemmelse med de bestemmelser, der fastsættes i medfør af § 95, stk. 1 og 3, medmindre bestemmelserne håndhæves af politiet på stedet. Foranstaltninger efter § 92, stk. 1, nr. 1, som ikke er begrænset til en bestemt vejstrækning, og som regulerer parkering og standsning med påhængskøretøjer, køretøjer med tilladt totalvægt over 3.500 kg eller særligt indrettede køretøjer, eller som alene udvider det område, hvor der lovligt kan parkeres eller standses, kan i stedet offentliggøres i en lokal bekendtgørelse.

Hovedreglen er altså **afmærkning**; den lokale bekendtgørelse er en snæver undtagelse. Den kan kun bruges om foranstaltninger, der ikke er knyttet til en bestemt vejstrækning, og som enten angår de opregnede køretøjskategorier eller **alene udvider** adgangen til lovlig parkering. Efter § 92 c, stk. 5 skal sådanne bekendtgørelser offentliggøres både centralt på internettet og et centralt sted på kommunens egen hjemmeside – et krav Vejdirektoratet har præciseret i EMN-2025-12947.

Selve afmærkningen er detailreguleret. [Bekendtgørelse om vejafmærkning § 19](#) fastlægger indholdet af tavle C 61 (standsning forbudt) og C 62 (parkering forbudt) og opstiller tre tolkningsregler af stor praktisk betydning:

- Er færdselslovens § 28, stk. 1, eller § 29 **mere restriktive** end tavlen, gælder loven forud for tavlen.
- Tavlen gælder **kun i den vejside**, hvor den er opsat, og ændrer ikke reglen i § 28, stk. 2.
- Tavlen gælder i kørselsretningen **frem til næste veikryds**, medmindre en anden standsnings- eller parkeringstavle er opsat før krydset, eller andet er angivet med pil på undertavle.

Hertil kommer, at [bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 106](#) kræver pileundertavler ved opsætning af C 61, C 62 og E 33, og at [§ 102](#) begrænser undertavlevalget på veje med tilladt hastighed over 90 km/t. Tvivl om afmærkningens rækkevidde slår igennem til bilistens fordel – det illustreres af landsrettens frifindelse i [BS-2448/2011-OLR](#), hvor tvetydig skiltning førte til, at afgiften bortfaldt.

At manglende kompetence i afmærkningsleddet gør reguleringen u håndhævelig, er den samme retstanke, som Vejdirektoratet udtrykte i [21-00859](#): når beslutningen er truffet af en myndighed uden kompetence, er den skilte regel »ikke gældende og [kan] derfor ikke håndhæves«, og trafikanterne kan ikke sanktioneres.

LOV

[Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 102](#)

[Bekendtgørelse om vejafmærkning § 19](#)

[Færdselsloven § 92c, stk. 4, 5](#)

PRAKSIS	Landsretten · Landsretten frifinder bilist for parkeringsafgift på grund af tvetydig skiltning	16.02.2012
	Vejdirektoratet · Krav til kommuners offentliggørelse af lokale parkeringsbekendtgørelser	19.03.2025
	Vejdirektoratet · Konsekvenser af Hastighedsnedsættelse Uden Politiets Samtykke ved Vejarbejde	05.02.2021

Fortovsbegrebet og kravet om klar hjemmel – Højesterets Christianshavn-sag

Det centrale præjudikat er Højesterets dom af 31. oktober 2022, registreret som [82/2021](#) og tillige som [BS-82/2021-HJR](#). Sagen angik en kommunal parkeringsafgift for parkering på et areal langs Christianshavns kanaler, og de påberåbte bestemmelser var netop [§ 28, stk. 3](#), [§ 92, stk. 1](#), [§ 92 c, stk. 4](#), [§ 121, stk. 1](#) og [§ 122 a, stk. 1](#). To spørgsmål stod centralt: hvad der udgør et »fortov« i § 28, stk. 3's forstand, og hvor klar hjemlen skal være, når en borger pålægges en bebyrdende afgift. Højesteret **opretholdt** afgiften, uanset at kommunen havde planer om at etablere parkeringspladser på arealet.

Sagskomplekset om parkering på Christianshavn kan følges gennem instanserne: fogedretten tog stilling i [FS-12606/2019-ROS](#), og Østre Landsret behandlede kæremålet om en kommunal parkeringsafgift på Overgaden Neden Vandet i [BS-53/2021-OLR](#) – begge afgørelser hviler på samme trio af bestemmelser: § 28, stk. 3, § 121, stk. 1, og § 122 a.

Dommen skal læses sammen med Højesterets dom af 18. juni 2020 i [BS-29361/2019-HJR](#), der angik parkeringsafgifter pålagt efter en tastefejl ved indtastning af registreringsnummer, og som blev afgjort på grundlag af [§ 121, stk. 1](#), [vejlovens § 90, stk. 5](#) og [§ 6 i bekendtgørelse om parkering på offentlige veje](#). De to domme tegner tilsammen et hjemmelskrav, der er skærpet i forhold til almindelig forvaltningsret: fordi parkeringsafgiften er en standardiseret, bebyrdende reaktion, der pålægges uden partshøring og uden klageadgang, må hjemlen for den konkrete pligt være klar, og tvivl må ikke komme borgeren til skade.

Selve fortovsbegrebet er ikke defineret i loven – [§ 2, nr. 28](#) nævner blot fortov som en af de arealtyper, der udgør »vej«. Afgrænsningen må derfor foretages ud fra arealets faktiske indretning og funktion. Østre Landsret har i den nyere straffesag [SS-3353/2024-OLR](#) frifundet for kørsel på fortov i et gågademiljø under henvisning til fortovsbegrebet, jf. [§ 14, stk. 1](#) og [§ 27 i bekendtgørelse om vejafmærkning](#) – en afgørelse, der understreger, at fortovsbegrebet ikke kan anvendes mekanisk, hvor arealets indretning er atypisk.

LOV	Færdselsloven § 2	Færdselsloven § 28, stk. 3	Færdselsloven § 92c, stk. 4
	Færdselsloven § 121, stk. 1		
PRAKSIS	Højesteret · Højesteret opretholder parkeringsafgift på fortov trods planlagt etablering af p-pladser Højesteret · Krav om klar hjemmel ved pålæggelse af parkeringsafgifter ved tastefejl Landsretten · Frifindelse for kørsel på fortov – Østre Landsret om fortovsbegrebet i gågademiljø Landsretten · Kære vedrørende kommunal parkeringsafgift på Overgaden Neden Vandet Byretten · Afgørelse om kommunal parkeringsafgift ved Christianshavns Kanal		
			31.10.2022 18.06.2020 04.06.2026 04.03.2021 01.07.2020

§ 8 Afgiftskataloget i § 121, stk. 1 – en udtømmende liste

[§ 121, stk. 1](#) opregner udtømmende de overtrædelser, der kan mødes med parkeringsafgift. Listen er snævrere end forbudskataloget i §§ 28-29, og forskellen har konkret betydning:

Nr.	Overtrædelse	Bemærkning
1	§ 28, stk. 2, 1. pkt.	Kun kravet om højre side – ikke kravet om placering i vejens længderetning
2	§ 28, stk. 3	Cykelsti, gangsti, fortov, midter-/skillerabat, helleanlæg
3	§ 29, stk. 1, nr. 1-3, 5, 7-11 og stk. 2	Nr. 4 (dækning af tavle/signal) og nr. 6 (bakketop/uoverskueligt sving) er ikke afgiftsbelagt
4	§ 29, stk. 3, nr. 1-4	Nr. 2 kun for parkering ud for ind- og udkørsel; nr. 5 er ikke omfattet
5	Standsnings- eller parkeringsforbud angivet ved afmærkning	Tavle C 61/C 62 m.v.
6	Parkering i opholds- og legeområder efter § 40	

7	Forbud fastsat efter §§ 92 og 92 d, selv om forbuddet ikke er angivet ved afmærkning	Undtagelsen svarer til § 92 c, stk. 4, 2. pkt.
8	Andre bestemmelser om standsning eller parkering efter §§ 92, 92 d og 93	
9	Benyttelse af parkeringsautomater m.v. efter vejlovens § 90, stk. 2 og 3	Ordet »parkometre« udgik i 2017

Den sidste kategori er den, der oftest giver anledning til tvist i praksis, fordi den dækker manglende eller fejlbehæftet betalingsdokumentation. Reglerne herom findes i [bekendtgørelse om parkering på offentlige veje](#), der bl.a. regulerer beboerlicens (§ 8), delebilslicens (§ 9) og øvrige licenser til varetagelse af trafikale hensyn og mobilitetshensyn (§ 11). Betalingshjælpen ligger i vejloven, ikke i færdselsloven: efter [vejlovens § 90, stk. 1](#) kan der kræves betaling til dækning af udgifterne ved særligt indrettede parkeringsanlæg, mens [§ 90, stk. 2](#) med politiets samtykke giver hjemmel til adfærdsregulerende betalingsparkering. Sondringen er udførligt beskrevet i [Vejledning i lov om offentlige veje](#), hvor det bl.a. fremhæves, at »parkeringspladser ved kantsten [som udgangspunkt ikke er] omfattet af »særligt indrettede parkeringspladser og -anlæg«.

Et licensafslag og den efterfølgende afgift er to forskellige afgørelser med hver sin retsmiddevej. Det illustreres af [EMN-2026-17537](#), hvor en borger fik afslag på fornyelse af pendlerlicens og samme dag en parkeringsafgift: Vejdirektoratet kunne behandle klagen over licensafslaget, men måtte afvise klagen over afgiften.

LOV

[Bekendtgørelse om parkering på offentlige veje § 8](#)

[Færdselsloven § 121, stk. 1](#)

[Vejloven § 90, stk. 1, 2](#)

PRAKSIS **Vejdirektoratet** · Vejdirektoratet afviser klage over parkeringsafgift – manglende kompetence i sag om afslag på pendlerlicens 15.06.2026

§ 9 Afgiftens størrelse, gentagne afgifter og fjernelse af køretøjet

Afgiftsniveauerne følger af [§ 121, stk. 5 og 6](#):

Situation	Afgift
Almindelig overtrædelse (køretøj ≤ 3.500 kg)	510 kr.
Parkering ud for ind- og udkørsel, jf. § 29, stk. 3, nr. 2	1.020 kr.
Standsnings/parkering uden handicap-parkeringskort på plads reserveret efter § 92, stk. 1, nr. 1	1.020 kr.
Standsnings/parkering med andet køretøj på plads reserveret efter § 92, stk. 3	1.020 kr.
Lastbil eller bus med tilladt totalvægt over 3.500 kg	2.040 kr.
Færdselsstyrelsens afgift, betalt inden 5 dage / 6-24 dage	1.020 kr. / 1.530 kr.

Fordoblingen ved handicappladser og ind-/udkørsler blev indført med ændringsloven af 27. februar 2014 (L 54, 2013-14), hvor formålet ifølge bemærkningerne var at styrke respekten for netop disse restriktioner. Med **lov nr. 1559 af 18. december 2018** (L 40, 2018-19) blev afgiften for tunge køretøjer sat til 2.040 kr.; forarbejderne begrundede forhøjelsen med indførelsen af 25-timers-grænsen for lastbiler på de statslige rasteplasser og understreger, at forhøjelsen »vil gælde for hele vejnettet og dermed være med til at sikre, at der

ikke er et incitament til at holde ulovligt parkeret på resten af vejnettet». Rabatordningen for Færdselsstyrelsens afgifter kom til med ændringsloven af 13. maj 2021 (L 128, 2020-21), hvor også ulovlig **standsning** på handicappladser blev ligestillet med parkering og dermed udløser 1.020 kr.

Gentagelsesreglen står i [§ 121, stk. 7](#): der kan pålægges én afgift i døgnet, en ny afgift tidligst 24 timer efter den forrige, og højst tre afgifter for samme overtrædelse. Reglen blev indsat i 2014, og lovgiver har selv opgjort maksimum for tunge køretøjer: »En overtrædelse vil altså i yderste konsekvens kunne ende med en samlet udgift på 6.120 kr.«

Tre afgifter for samme overtrædelse åbner for en skarpere reaktion. Efter [§ 123, stk. 3](#) kan den kommunale vejmyndighed foranledige køretøjet fjernet, når det har fået pålagt tre parkeringsafgifter for samme overtrædelse, jf. [§ 122 a, stk. 1](#) – men »[k]øretøjet kan dog tidligst fjernes efter en forudgående høring på minimum 4 uger«. Vejmyndigheden skal underrette ejeren om fjernelsen og opbevaringsstedet med tilkendegivelse af, at køretøjet vil blive bortsolgt, hvis det ikke afhentes inden en frist på mindst fire uger; er ejeren ukendt, kan bortsalg ske 14 dage efter fjernelsen. Afgørelsen kan påklages til transportministeren for så vidt angår retlige spørgsmål.

At fjernelseshjemler skal administreres med præcision, viser Vejdirektoratets afgørelse i [EMN-2025-33081](#), hvor en kommunes straksfjernelse af et køretøj uden nummerplader blev ophævet som ulovlig: der forelå ingen konkret fare eller ulempe for færdslen, kommunen havde sat skønnet under regel ved at behandle alle uindregistrerede biler som »skrotbiler«, og der var ikke partshørt. Kommunen mistede dermed retten til at opkræve udgifterne til fjernelse og opbevaring.

LOV

[Færdselsloven § 92, stk. 1, 3](#)

[Færdselsloven § 121, stk. 5-7](#)

[Færdselsloven § 123, stk. 3](#)

PRAKSIS

Vejdirektoratet · Kommunal fjernelse af uindregistreret køretøj uden forudgående partshøring og i strid med kravene til øjeblikkelig fjernelse i vejlovens § 81, stk. 3. 02.12.2025

§ 10 Hæftelse, inddrivelse og modregning – § 121, stk. 4, og § 122 b

Afgiften pålægges efter [§ 121, stk. 3](#) ved en skriftlig meddelelse, der anbringes på køretøjet eller overgives til føreren. Kravet til meddelelsens indhold er præciseret i [bekendtgørelse om vejmyndighedernes parkeringskontrol § 2](#), hvorefter pålægget skal ske ved en skriftlig meddelelse med de oplysninger, der er angivet i bekendtgørelsens bilag 1.

Hæftelsen er todelt, jf. [§ 121, stk. 4](#):

Afgiften påhviler den, der har foretaget den uretmæssige standsning eller parkering. Betales afgiften ikke inden den fastsatte frist, hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet.

Ejerhæftelsen er altså **subsidiær** og indtræder først ved manglende rettidig betaling. Den kan kun afværges ved at godtgøre, at føreren var i **uberettiget** besiddelse af køretøjet – det er ikke tilstrækkeligt at oplyse, hvem der førte bilen. Hvordan hæftelsen fordeler sig internt mellem en arbejdsgiver og en ansat, er derimod et almindeligt obligationsretligt spørgsmål, jf. byrettens dom i [BS-407/2006-HER](#) om arbejdsgiverens hæftelse for en afgift pålagt en ansat, hvor retten anvendte aftaleretlige regler.

Inddrivelsen sker efter de almindelige regler om inddrivelse af gæld til det offentlige. Den tidligere udpantningshjemmel i § 121, stk. 4, 3. pkt., blev ophævet med virkning fra 1. januar 2009, hvor inddrivelsesreglerne blev samlet i lov om inddrivelse af gæld til det offentlige; forarbejderne konstaterer nøgternt, at »[b]estemmelsen indeholder hjemmel til udpantning for ubetalt parkeringsafgift« og at den som følge af det samtidigt fremsatte lovforslag foreslås ophævet.

Tilbage står den særlige modregningsadgang i § 122 b:

Ubetalt parkeringsafgift kan med tillæg af omkostninger modregnes i overskydende skat, i krav på tilbagebetaling af vægtafgift ... og i krav på tilbagebetaling af afgift af bilens brændstofforbrug.

Afgiften tilfalder som udgangspunkt statskassen, jf. § 121, stk. 2, men fordeles efter § 122 a, stk. 4 mellem staten og den kommunale vejmyndighed, når kontrollen er overladt til kommunen. Kommunernes indtægter fra betalingsparkering opgøres særskilt efter [bekendtgørelse om opgørelse af kommunale parkeringsindtægter](#) med henblik på regulering af statstilskuddet.

LOV

[Færdselsloven § 121, stk. 2-4](#)

[Færdselsloven § 122b](#)

[Færdselsloven § 122a, stk. 4](#)

PRAKSIS

Byretten · Sag om arbejdsgivers hæftelse for parkeringsafgift pålagt en ansat

06.10.2006

Retssikkerhed uden administrativ klageadgang: § 121, stk. 2, og § 11 prøvelsen i fogedretten

[§ 121, stk. 2, 1. pkt.](#) er kort og indgribende:

Afgørelse om pålæggelse af afgift kan ikke indbringes for højere administrativ myndighed og er ikke omfattet af forvaltningslovens § 19.

Bestemmelsen afskærer altså både rekurs og forudgående partshøring, og den finder efter § 122 a, stk. 1 og 2 tilsvarende anvendelse, når kontrollen er overladt til vejmyndigheden eller Færdselsstyrelsen. Vejdirektoratet afviser derfor konsekvent klager over selve afgiften – se [21-06200](#) og senest [EMN-2026-17537](#), hvor direktoratet formulerede det direkte:

Vejdirektoratet afviser af behandle klagen over parkeringsafgiften af 20. maj 2026, da Vejdirektoratet ikke har kompetence til at tage stilling til klagen. Klagen skal derfor sendes til F Kommune.

Afskæringen af partshøring er resultatet af en lovændring i 2001. Forinden gjaldt forvaltningslovens § 19 fuldt ud, og Folketingets Ombudsmand fastslog i sagen om [partshøring i parkeringsafgiftssager](#), at pålæggelse af en parkeringsafgift er en afgørelse i forvaltningslovens forstand, at afgørelsen træffes allerede når afgiften skrives ud og anbringes på køretøjet, jf. § 121, stk. 3, og at en efterfølgende klagebehandling derfor ikke kan træde i stedet for partshøring. Kommunens synspunkt om, at klagevejledningen på bagsiden af afgiften »vil gøre det ud for en partshøring«, betegnede ombudsmanden som »dels juridisk ukorrekt, dels ... i uoverensstemmelse med kommunens opfattelse af de retlige forhold«. Ombudsmanden indgik samtidig en aftale med kommunen om, at inddrivelsen automatisk sættes i bero i klagesager, som ombudsmanden optager til undersøgelse – netop fordi et foretaget udlæg ellers ville henvise klageren til fogedretten og afskære ombudsmandsbehandlingen.

Den reelle prøvelse ligger derfor ved domstolene, i praksis oftest som indsigelse under inddrivelsen.

Fogedretspraksis viser begge udfald: afgifterne blev ophævet i [FS-7728/2012-LYN](#) og udlægget ophævet i

FS-20580/2007-KBH, mens Østre Landsret stadfæstede pantefogedudlægget i BS-909/2008-OLR med vægt på parkeringsvagtens observationer.

At afgiften i realiteten opfattes som en strafflignende reaktion, kommer indirekte til udtryk i FOB 2010-20-11-, hvor Københavns Kommune over for ombudsmanden henviste til »beskyttelsen af retshåndhævelsens effektivitet (Højesteret har i en nyere dom anerkendt, at en parkeringsafgift må sidestilles med en straf)«. Det er samme betragtning, der bærer det skærpede hjemmelskrav i Højesterets praksis, jf. 82/2021 og BS-29361/2019-HJR.

LOV

Forvaltningsloven § 19, stk. 1

Færdselsloven § 121, stk. 2, 3

Færdselsloven § 122a, stk. 1, 2

PRAKSIS	Højesteret · Højesteret opretholder parkeringsafgift på fortov trods planlagt etablering af p-pladser	31.10.2022
	Højesteret · Krav om klar hjemmel ved pålæggelse af parkeringsafgifter ved tastefejl	18.06.2020
	Landsretten · Stadfæstelse af udlæg for parkeringsafgift: Bevisværdien af parkeringsvagtens observationer	08.01.2009
	Byretten · Afgørelse om ophævelse af parkeringsafgifter pålagt af Tårnby Kommune	06.12.2012
	Byretten · Udlæg ophævet: Gyldig parkeringsbillet i forruden	28.12.2007
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet afviser klage over parkeringsafgift – manglende kompetence i sag om afslag på pendlerlicens	15.06.2026
	Vejdirektoratet · Afvisning af Klage over Parkeringsafgift: Vejdirektoratet er Ikke Klageinstans	12.05.2021

§ 12 Parkeringskontrollen efter § 122 a: kommunal overtagelse, delegation og Færdselsstyrelsen

Kompetencen til at pålægge afgift tilkommer efter § 121, stk. 1 politiet, men § 122 a gør det muligt at flytte kontrollen. Bestemmelsen har fire spor:

- **Stk. 1:** Transportministeren kan helt eller delvist overlade kontrollen til vejmyndigheden. Reglerne i § 121, stk. 2, 1. pkt., og stk. 3-7, finder tilsvarende anvendelse.
- **Stk. 2:** For statslige veje kan kontrollen overlades til Færdselsstyrelsen, med samme henvisning til § 121.
- **Stk. 3:** En vejmyndighed kan efter aftale bemyndige en anden vejmyndighed til helt eller delvist at varetage kontrollen.
- **Stk. 4:** Afgifter pålagt af en kommunal vejmyndighed fordeles efter ministerens nærmere bestemmelser mellem staten og den kommunale vejmyndighed, på hvis område kontrollen udføres.

Udviklingen er sket i tre trin. Med ændringsloven fra juni 2017 (L 141, 2016-17) om tidsbegrænset parkering og vejmyndighedens mulighed for at overtage parkeringskontrollen blev »kommunalbestyrelsen« gennemgående erstattet af »vejmyndigheden«, så også Vejdirektoratet kunne overtage kontrollen på statsvejene; samtidig blev henvisningen udvidet, så gentagelsesreglen om tre afgifter også gælder den kommunale kontrol, fordi kommunerne efter ministeriets vurdering »bør ... i samme omfang som politiet have mulighed for at pålægge flere afgifter for samme parkering«. Med lov nr. 1559 af 18. december 2018 (L 40, 2018-19) blev der indsat et nyt stk. 2, så Færdselsstyrelsen pr. 1. januar 2019 overtog kontrollen med de statslige rastepladser fra Vejdirektoratet – begrundet med, at styrelsen »i forvejen administrerer regler på tungvognsområdet«. Endelig blev henvisningerne til § 121 med ændringsloven af december 2020 (L 38, 2020-21) flyttet ind i stk. 1 og 2, fordi det efter ministeriets vurdering ikke i sig selv fulgte af § 121, stk. 7, at kommunerne og Færdselsstyrelsen kunne

pålægge tre afgifter for samme forseelse; ændringen skulle skabe »klar hjemmel hertil«. Netop den lovtekniske omhu illustrerer, hvor tæt hjemmelskravet på dette område administreres.

De nærmere regler om kontrollens udførelse er fastsat i [bekendtgørelse om vejmyndighedernes parkeringskontrol](#), jf. bemyndigelsen i [§ 122 a, stk. 5](#).

En vigtig afgrænsning: kompetenceoverdragelsen ændrer ikke afgørelsens karakter. Kommunen udøver færdselslovens beføjelse, ikke en kommunal beføjelse, og er derfor bundet af færdselslovens rammer – herunder afgiftskataloget og afmærkningskravet. Omvendt betyder afgrænsningen af kompetencer, at ikke enhver kommunal handling på parkeringsområdet er en færdselsretlig afgørelse: Vejdirektoratet afviste i [EMN-2025-39073](#) en klage over en kommunal udtalelse om et parkeringsareals vejstatus, fordi udtalelsen ikke var en afgørelse, og parkeringskrav i byggesager afgøres efter byggeloven og bygningsreglementet, jf. [25-03479](#), ligesom parkering på egen grund kan være reguleret af en lokalplan, jf. [23/05918](#).

LOV	Færdselsloven § 121, stk. 1	Færdselsloven § 122a, stk. 1-5	
PRAKSIS	Planklagenævnet · Stadfæstelse af påbud om lovliggørelse af ulovligt etableret parkeringsplads i forhave		05.07.2024

Handicapparkering: forhøjet afgift – og grænsen for § 13 Ligebehandlingsnævnets prøvelse

Handicapparkering nyder en dobbelt beskyttelse. For det første kan vejmyndigheden efter [§ 92, stk. 1, nr. 1](#) reservere pladser til generel anvendelse for personer med handicap, og efter [§ 92, stk. 3](#) – når særlig tungtvejende hensyn taler for det – reservere en plads til et eller flere **bestemte** køretøjer. For det andet er afgiften fordoblet til 1.020 kr. ved standsning eller parkering på sådanne pladser uden gyldigt parkeringskort, jf. [§ 121, stk. 5, nr. 2 og 3](#).

Fordoblingen blev indført med ændringsloven af 27. februar 2014 (L 54, 2013-14), hvor bemærkningerne fastslår, at den forhøjede afgift »vil blive pålagt af politiet eller kommunerne efter de gældende regler om håndhævelse af sager om ulovlig parkering«, og at det »fortsat i sidste ende [vil] være op til domstolene at vurdere, om en konkret parkeringsafgift er pålagt med rette«. Ved ændringsloven af 13. maj 2021 (L 128, 2020-21) blev også ulovlig **standsning** omfattet, idet der forinden »ikke [var] hjemmel til at pålægge samme afgift for ulovlig standsning og parkering på parkeringspladser reserveret til brug for personer med handicap«.

Ligebehandlingsnævnet prøver derimod ikke færdselslovens parkeringsregler. Nævnet afviste i [24-33050](#) en sag om påstået forskelsbehandling ved afslag på handicapparkering og i [22-54554](#) en sag om placeringen af en handicapparkeringsplads ved en boligforening. I [20-6700](#) fandt nævnet, at en ejerforenings afslag på skiltning ved en handicapparkeringsplads ikke var ulovlig forskelsbehandling, og i [23-44224](#) blev en klage om chikane i tilknytning til parkeringsforhold ligeledes afvist. Den, der mener, at en afgift eller en manglende reservation er udtryk for diskrimination, må derfor gå til domstolene – ikke til nævnet.

LOV	Færdselsloven § 92, stk. 1, 3	Færdselsloven § 121, stk. 5	
PRAKSIS	Ligebehandlingsnævnet · Ligebehandlingsnævnets afgørelse om handicap - chikane - uanset handicap - afvisning		17.12.2024
	Ligebehandlingsnævnet · Afvisning af sag om påstået forskelsbehandling ved afslag på handicapparkering		04.10.2024

Ligebehandlingsnævnet · Ligebehandlingsnævnet afviser sag om placering af handicapparkeringsplads ved boligforening	14.09.2024
Ligebehandlingsnævnet · Ejerforenings afslag på skiltning ved handicapparkering var ikke ulovlig forskelsbehandling	10.04.2021

§ 14 Bøde i stedet for afgift: fare og unødigt ulempe samt motorvej og motortrafikvej

Afgift og bøde er alternative reaktioner, og forholdet mellem dem er reguleret i [§ 118, stk. 14](#):

Overtrædelse af de i § 121, stk. 1, nr. 1-8, nævnte bestemmelser og forbud straffes dog kun, såfremt standsningen eller parkeringen har været til fare for andre eller unødigt voldt ulempe for færdslen.

Den almindelige standsnings- og parkeringsovertrædelse mødes altså **kun** med afgift. Bødeansvaret er reserveret til de kvalificerede tilfælde, hvor forholdet har været farligt eller unødigt generende. Lovgiver har flere gange bekræftet dette forbehold; det gentages ordret i bemærkningerne til både 2018-forhøjelsen og den senere justering, at forslagene »ændrer ikke ved, at overtrædelse af de i § 121, stk. 1, nr. 1-8, nævnte bestemmelser og forbud kan straffes med bøde, såfremt standsningen eller parkeringen har været til fare for andre eller unødigt voldt ulempe for færdslen«.

Uden for afgiftskataloget står standsning og parkering på motorvej og motortrafikvej. [§ 46, stk. 2](#) forbyder vending, bakning samt standsning og parkering uden for de anviste parkerings- eller rastepladser; standsning ved nødtelefon er dog tilladt med henblik på anvendelse af nødtelefonen. Bestemmelsen er ikke nævnt i § 121, stk. 1, og overtrædelse er derfor bødebelagt. Anklagemyndighedens praksis fremgår af [Rigsadvokatmeddelelsen, afsnittet Færdsel – Motorvej og motortrafikvej](#):

I medfør af færdselslovens § 46, stk. 2, 2. pkt. er der forbud mod standsning og parkering på hele motorvejsnettet, hvortil – udover selve vejbanerne – medregnes nødspor og rabat, samt til- og frakørsler, herunder også til- og frakørselsramper til motorvejsrastepladser. I medfør af færdselslovens § 48, jf. § 46, gælder disse restriktioner også for motortrafikvejsmotornettet.

Bødetaksten er efter meddelelsen som udgangspunkt 1.000 kr., mens taksten for køretøjer med tilladt totalvægt over 3.500 kg blev skærpet til 3.000 kr. ved **lov nr. 1559 af 18. december 2018**, jf. den skærpselsesregel, der i dag findes i [§ 118, stk. 9](#). De generelle principper for bødefastsættelsen – standardtakster, begrænset betydning af personlige forhold og et forbud mod at fravige retningslinjerne – fremgår af [Rigsadvokatmeddelelsen, afsnittet Færdsel – Generelle retningslinjer for sanktionspåstande i færdselssager](#), hvor det anføres, at bødefastsættelsen på færdselsområdet »i høj grad [er] baseret på standardbødetakster«, bl.a. fordi der er tale om »et meget betydeligt antal ensartede sager, hvor personlige forhold normalt ikke tillægges betydning ved strafudmålingen«.

LOV

[Færdselsloven § 46, stk. 2](#)

[Færdselsloven § 118, stk. 9, 14](#)

[Færdselsloven § 121, stk. 1](#)

§ 15 Sammenfatning og afgrænsning over for private kontrolafgifter

Praksis på området kan sammenfattes i fem linjer.

For det første er hjemmelskravet skærpet. Fordi parkeringsafgiften er en standardiseret, bebyrdende reaktion uden partshøring og uden klageadgang, kræver Højesteret klar lovhjemmel, jf. [82/2021](#) og [BS-29361/2019-HJR](#). Det samme hensyn har fået lovgiver til udtrykkeligt at indsætte krydshenvisninger i [§ 122 a](#), fremfor at forlade sig på en analogislutning.

For det andet er kompetencekæden ufravigelig: lokal bestemmelse → politiets samtykke → afmærkning (eller lokal bekendtgørelse i de snævre tilfælde efter [§ 92 c, stk. 4](#)). Brister ét led, kan reglen ikke håndhæves, jf. [22-15746](#) og [21-00859](#).

For det tredje er forbuddene i [§ 28, stk. 3](#) og [§ 29](#) selvvirkende og kræver ingen skiltning; afmærkning er derimod nødvendig for lokale restriktioner, og tvivl om skiltningens rækkevidde kommer bilisten til gode.

For det fjerde er afgiftskataloget i [§ 121, stk. 1](#) udtømmende, og reaktionssystemet gradueret: afgift som hovedregel, bøde kun ved fare eller unødigt ulempe, jf. [§ 118, stk. 14](#), og fjernelse af køretøjet først efter tre afgifter og fire ugers høring, jf. [§ 123, stk. 3](#).

For det femte ligger retssikkerheden hos domstolene. Vejdirektoratet afviser konsekvent klager over afgiften, jf. [21-06200](#), og prøvelsen sker i praksis i fogedretten under inddrivelsen – med både stadfæstelser, jf. [BS-909/2008-OLR](#), og ophævelser, jf. [FS-7728/2012-LYN](#).

Afgrænsning. Oversigten dækker ikke de privatretlige kontrolafgifter på offentligt tilgængelige private parkeringsområder efter færdselslovens §§ 122 c-122 d, hvor grundlaget er aftaleretligt, og hvor Parkeringsklagenævnet er klageinstans; de behandles i [parkeringsafgift-private](#). Sondringen har praktisk betydning helt ned i fogedretten – se fx [FS-1087/2016-HBK](#) om forældelse af en kontrolafgift efter [§ 122 c](#). Parkeringsforhold på private fællesveje reguleres desuden af privatvejsloven og behandles i [private-faellesveje](#), mens spørgsmål om vejret og vejskel hører under [vejret-og-vejstel](#) og servitutstiftet færdsels- og vejret under [servitut-faerdselsret-vejret](#). Endelig behandles det almindelige færdselsstrafferetlige sanktions- og frakendelsessystem ikke her; om førerretsfrakendelse henvises til [frakendelse-af-foererret](#).

LOV

[Færdselsloven § 92c, stk. 4](#)

[Færdselsloven § 118, stk. 14](#)

[Færdselsloven § 121, stk. 1](#)

[Færdselsloven § 123, stk. 3](#)

PRAKSIS	Højesteret · Højesteret opretholder parkeringsafgift på fortov trods planlagt etablering af p-pladser	31.10.2022
	Højesteret · Krav om klar hjemmel ved pålæggelse af parkeringsafgifter ved tastefejl	18.06.2020
	Landsretten · Stadfæstelse af udlæg for parkeringsafgift: Bevisværdien af parkeringsvagtens observationer	08.01.2009
	Byretten · Afgørelse om forældelse af parkeringsafgift	16.03.2016
	Byretten · Afgørelse om ophævelse af parkeringsafgifter pålagt af Tårnby Kommune	06.12.2012
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over ny parkeringsordning i Tårnby Kommune grundet manglende endelig afgørelse	23.02.2023
	Vejdirektoratet · Afvisning af Klage over Parkeringsafgift: Vejdirektoratet er Ikke Klageinstans	12.05.2021
	Vejdirektoratet · Konsekvenser af Hastighedsnedsættelse Uden Politiets Samtykke ved Vejarbejde	05.02.2021

REFERENCE Lovgrundlag

6 paragraffer

Færdselsloven § 2	Færdselsloven § 28	stk. 1-3
Færdselsloven § 29	Færdselsloven § 92c	stk. 4

Færdseksloven § 121	stk. 1-7	Færdseksloven § 122a	stk. 1-5
---------------------	----------	----------------------	----------

MATERIALE Citerede afgørelser 28 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS 2

31.10.2022 Højesteret opretholder parkeringsafgift på fortov trods planlagt etablering af p-pladser 2268-2701

18.06.2020 Krav om klar hjemmel ved pålæggelse af parkeringsafgifter ved tastefejl bs-29361-2019-hjr

LANDSRETTE · ANKEINSTANS 4

04.06.2026 Frifindelse for kørsel på fortov – Østre Landsret om fortovsbegrebet i gågademiljø 10842-13931

04.03.2021 Kære vedrørende kommunal parkeringsafgift på Overgaden Neden Vandet 2240-2667

16.02.2012 Landsretten frifinder bilist for parkeringsafgift på grund af tvetydig skiltning 2753-3278

08.01.2009 Stadfæstelse af udlæg for parkeringsafgift: Bevisværdien af parkeringsvagtens observationer 1320-1595

BYRETTE · FØRSTE INSTANS 5

01.07.2020 Afgørelse om kommunal parkeringsafgift ved Christianshavns Kanal 2228-2652

16.03.2016 Afgørelse om forældelse af parkeringsafgift 1359-1646

06.12.2012 Afgørelse om ophævelse af parkeringsafgifter pålagt af Tårnby Kommune 1376-1672

28.12.2007 Udlæg ophævet: Gyldig parkeringsbillet i forruden 1273-1532

06.10.2006 Sag om arbejdsgivers hæftelse for parkeringsafgift pålagt en ansat 7125-8560

VEJDIREKTORATET · NÆVN / KLAGINSTANS 11

15.06.2026 Vejdirektoratet afviser klage over parkeringsafgift – manglende kompetence i sag om afslag på pendlerlicens emn_2026_17537

02.12.2025 Kommunal fjernelse af uindregistreret køretøj uden forudgående partshøring og i strid med kravene til øjeblikkelig fjernelse i vejlovens § 81, stk. 3. emn_2025_33081

19.03.2025 Krav til kommuners offentliggørelse af lokale parkeringsbekendtgørelser emn_2025_12947

28.10.2024 Ulovligt afslag på betalingsparkering på privat fællesvej grundet mangelfuld begrundelse emn_2024_165298

01.05.2024 Afslag på genoptagelse: Borger ikke klageberettiget over kommunes beslutning om ikke at indføre parkeringsrestriktioner 24_04966

23.02.2023 Afvisning af klage over ny parkeringsordning i Tårnby Kommune grundet manglende endelig afgørelse 22_15746

23.01.2023 Kommunal parkeringsregulering på privat ejendom og krav om politiets samtykke til afmærkning 23_00042

25.11.2022	Lovligheden af kommunal dispensation fra parkeringsforbud og brug af uautoriserede VIP-skilte	22_14921
12.05.2021	Afvisning af Klage over Parkeringsafgift: Vejdirektoratet er Ikke Klageinstans	21_06200
18.02.2021	Transportministeriet godkender cykelgade på Nordre Frihavnsgade trods politiets afslag	2020_4650
05.02.2021	Konsekvenser af Hastighedsnedsættelse Uden Politiets Samtykke ved Vejarbejde	21_00859
LIGEBEHANDLINGSNÆVNET · NÆVN / KLAGEINSTANS		4
17.12.2024	Ligebehandlingsnævnets afgørelse om handicap - chikane - uanset handicap - afvisning	23-44224
04.10.2024	Afvisning af sag om påstået forskelsbehandling ved afslag på handicapparkering	24-33050
14.09.2024	Ligebehandlingsnævnet afviser sag om placering af handicapparkeringsplads ved boligforening	22-54554
10.04.2021	Ejerforenings afslag på skiltning ved handicapparkering var ikke ulovlig forskelsbehandling	20-6700
PARKERINGSKLAGENÆVNET · NÆVN / KLAGEINSTANS		1
07.07.2022	Annullering af kontrolafgift efter fejlindtastning af registreringsnummer i reception	park-1646
PLANKLAGENÆVNET · NÆVN / KLAGEINSTANS		1
05.07.2024	Stadfæstelse af påbud om lovliggørelse af ulovligt etableret parkeringsplads i forhave	23/05918

FORARBEJDE Betænkninger

2 referencer

Færdselssikkerhedspolitisk handlingsplan

nr. 1157 · 1988 · Justitsministeriet

Betænkning vedrørende færdselssikkerhedsfremmende foranstaltninger på eller ved vejene

nr. 608 · 1971 · Justitsministeriet

07

PRAKSISOVERSIGT · FÆRDSELSRET

Praksisoversigt over vanvidskørsel (færdselsloven §§ 117 d, 125, 126, 133 a)

Strafudmåling, konfiskation og tredjemandskonfiskation efter vanvidskørselspakken (lov nr. 534 af 27. marts 2021)

Version 2 · Opdateret 27. jun. 2026 · 13 afgørelser · 2021-2025

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Vanvidskørsel er en retlig kvalifikation, der blev indført i dansk færdselsret med virkning fra den 31. marts 2021 ved lov nr. 534 af 27. marts 2021. Begrebet omfatter kørsel, der kvalificerer til ubetinget førerretsfrakendelse efter færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11 – dvs. særligt hensynsløs kørsel, hastighed på 200 km/t eller derover, og hastighedsoverskridelse på mere end 100 % ved kørsel over 100 km/t – samt spirituskørsel med promille over 2,00 og visse straffelovsovertrædelser. Den centrale nydannelse er obligatorisk konfiskation af det anvendte køretøj allerede i førstegangstilfælde, herunder konfiskation af tredjemands køretøj, medmindre konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende. Praksis fra Højesteret og landsretterne har siden 2021 udmøntet den konkrete proportionalitetsvurdering, særligt i sager om leasede, lejede og udlånte køretøjer.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01** Vanvidskørsel defineres ved kørsel på 200 km/t eller derover, hastighedsoverskridelse på mere end 100 % ved kørsel over 100 km/t, særligt hensynsløs kørsel (§ 126, stk. 1, nr. 4), spirituskørsel med promille over 2,00, samt visse straffelovsovertrædelser (trafikdrab, grov uagtsom personskade, forsætlig fareforvoldelse).
- 02** Obligatorisk konfiskation af det anvendte køretøj sker allerede i førstegangstilfælde efter færdselslovens § 133 a, stk. 2, 1. pkt. – uanset om føreren er ejer.
- 03** Konfiskation af tredjemands køretøj er udgangspunktet, men skal undlades, hvis konfiskationen må anses for uforholdsmæssigt indgribende – en snæver undtagelse, hvor ejeren har bevisbyrden.
- 04** Proportionalitetsvurderingen ved tredjemandskonfiskation hviler på to elementer: (1) om det var 'helt upåregneligt' for ejeren, at køretøjet ville blive anvendt til vanvidskørsel, og (2) om ejerens adgang til erstatningskrav mod føreren er tilstrækkelig til at forhindre uforholdsmæssighed.

- 05** Erhvervsdrivende leasingselskaber forventes at indrette deres forretningsmodel og leasingydelser, så konfiskationstab kan dækkes – men denne forventning gælder ikke nødvendigvis mindre fragtvirksomheder med få ansatte.
- 06** Arbejdsgivere, der har udvist omfattende agtpågivenhed (straffeattest, nultolerancepolitik, tro- og loveerklæring), og hvis erstatningskrav mod føreren er behæftet med betydelig usikkerhed, kan opnå ophævelse af beslaglæggelse.
- 07** En leasingtager har selvstændig ankeret i konfiskationssager, da konfiskationens økonomiske konsekvenser i praksis rammer leasingtageren ligesom ejeren.
- 08** Strafudmåling for hastighedsoverskridelse kvalificeret som vanvidskørsel (§ 118, stk. 11, nr. 2-3) er 20 dages ubetinget fængsel i førstegangstilfælde, stigende med 10 dage pr. gentagelse.
- 09** Strafudmåling for særlig hensynsløs kørsel (§ 118, stk. 10) er som udgangspunkt 30 dages fængsel, og mindst 40 dage ved kombination med flere grove overtrædelser.
- 10** Nær familiemæssig relation mellem ejer og fører (fx far/hjemmeboende søn) taler som udgangspunkt imod, at vanvidskørsel var 'helt upåregneligt' for ejeren.
- 11** Beslaglæggelse efter retsplejelovens § 802 er et foreløbigt retsmiddel – retten tager ved beslaglæggelsen kun stilling til, om der er grund til at antage, at konfiskation vil ske, ikke til det endelige konfiskationsspørgsmål.
- 12** Konfiskation kan ikke ske, hvis køretøjet var stjålet (brugstyveri) – men påstanden om brugstyveri kræver dokumentation, og nær familierelation taler imod.
- 13** Færdselslovens § 133 a, stk. 13, indeholder en snæver undtagelse, der kan fravige obligatorisk konfiskation ved helt særlige personlige eller sociale forhold – men selv svært udsatte personlige forhold (knallert som eneste bolig) har ikke været tilstrækkelige.

Vanvidskørselsbegrebet og retsgrundlaget for obligatorisk konfiskation

§ 1

Begrebet "vanvidskørsel" blev retligt defineret ved [lov nr. 534 af 27. marts 2021](#), der trådte i kraft den 31. marts 2021. Loven ændrede [færdselslovens § 133 a](#) og indførte obligatorisk konfiskation af køretøjer ved de groveste færdselslovsovertrædelser allerede i førstegangstilfælde.

Vanvidskørsel defineres i [færdselslovens § 133 a, stk. 2](#) som følgende overtrædelser:

- **Særligt hensynsløs kørsel** (§ 118, stk. 10, jf. § 126, stk. 1, nr. 4)
- **Hastighed på 200 km/t eller derover** (§ 126, stk. 1, nr. 10)
- **Hastighedsoverskridelse på mere end 100 % ved kørsel over 100 km/t** (§ 126, stk. 1, nr. 11)
- **Trafikdrab** (straffelovens § 241 a, tidligere § 241, 2. pkt.)
- **Grov uagtsom personskade under særligt skærpende omstændigheder** (straffelovens § 249, stk. 2)

- **Forsætlig fareforvoldelse** ([straffelovens § 252, stk. 2](#))
- **Spirituskørsel med promille over 2,00** (§ 126, stk. 1, nr. 1)

Det er en betingelse for konfiskation, at overtrædelsen vil medføre **ubetinget førerretsfrakendelse** efter [§ 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11](#). Konfiskation sker af det *anvendte* motordrevne køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert.

Afgrænsning: Spirituskørsel behandles i den særskilte praksisoversigt om [spirituskørsel](#), og almindelig hastighedsoverskridelse uden kvalifikation til vanvidskørsel behandles under [frakendelse af førerret](#).

LOV

[Færdselsloven § 118, stk. 10-11](#)
[Færdselsloven § 126, stk. 1](#)
[Færdselsloven § 133a, stk. 2](#)

§ 2 Kvalifikationen af 'særligt hensynsløs kørsel' – § 126, stk. 1, nr. 4

Begrebet "særligt hensynsløs kørsel" i [færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 4](#) er et skønsmæssigt kriterium, der har været udmøntet i retspraksis over en årrække. Ifølge [Rigsadvokatmeddelelsen om vanvidskørsel](#) svarer anvendelsesområdet for [§ 118, stk. 10](#) til det, der gælder for [§ 126, stk. 1, nr. 4](#), herunder den retspraksis der har udviklet sig.

I praksis kvalificerer bl.a. følgende til "særligt hensynsløs kørsel":

- **Kap- og væddeløbskørsel** – Organiseret kapkørsel er nu selvstændigt kriminaliseret i [§ 37, stk. 4](#), og udløser ubetinget frakendelse efter [§ 126, stk. 1, nr. 12](#). I [Sag 100/2021](#) opretholdt Højesteret beslaglæggelse af faderens bil efter organiseret kapkørsel begået af hjemmeboende 18-årig søn kort før midnat.
- **Eftersættelse/flugt fra politiet** – I [SS-3373/2021-OLR](#) var der tale om en eftersættelse, hvor kørslen blev kvalificeret som fareforvoldelse efter [straffelovens § 252](#) og vanvidskørsel efter [§ 126, stk. 1, nr. 4](#).

Har føreren ved sin hensynsløse kørsel uagtsomt forvoldt en andens død, skal anklagemyndigheden som udgangspunkt rejse tiltale efter [straffelovens § 241 a](#) (trafikdrab). Hvis føreren uagtsomt har tilføjet nogen betydelig skade på legeme eller helbred, rejses tiltale efter [straffelovens § 249, stk. 2](#). Er der tale om forsætlig fareforvoldelse, rejses tiltale efter [straffelovens § 252, stk. 2](#).

Det selvstændige anvendelsesområde for [§ 118, stk. 10](#) er tilfælde, hvor kørslen er særligt hensynsløs, men hvor der ikke *samtidig* er sket en overtrædelse af straffeloven.

LOV

[Færdselsloven § 118, stk. 10](#)
[Færdselsloven § 126, stk. 1](#)
[Straffeloven § 241a](#)
[Straffeloven § 252, stk. 2](#)

PRAKSIS	Højesteret · Stadfæstelse af beslaglæggelse af køretøj ejet af forælder brugt til vanvidskørsel – Vurdering af uforholdsmæssig indgriben	27.01.2023
	Landsretten · Stadfæstelse af kendelse om beslaglæggelse af personbil anvendt til vanvidskørsel	15.02.2022

§ 3 Strafudmåling ved vanvidskørsel

Strafudmålingen ved vanvidskørsel afhænger af, hvilken type overtrædelse der foreligger.

[Rigsadvokatmeddelelsen om vanvidskørsel](#) fastsætter følgende udgangspunkter:

Særligt hensynsløs kørsel (§ 118, stk. 10):

Omstændighed	Strafpåstand
Normaltilfælde	30 dages fængsel
Kombination af flere grove overtrædelser	Minimum 40 dages fængsel
Tidligere straffet for lignende	Strengere end normaltilfældet

Frihedsstraffen kan i førstegangstilfælde undtagelsesvis gøres betinget med vilkår om samfundstjeneste. Hvis der samtidig er overtrådt §§ 117-117 d eller straffelovens § 293 a, kan straffen ikke gøres betinget.

Hastighedsoverskridelse kvalificeret som vanvidskørsel (§ 118, stk. 11, nr. 2-3):

Ifølge Rigsadvokatmeddelelsen gælder:

Gang	Sanktionspåstand
1. gang	20 dages ubetinget fængsel
2. gang	30 dages ubetinget fængsel
3. gang	40 dages ubetinget fængsel
4. gang	50 dages ubetinget fængsel
5. gang	60 dages ubetinget fængsel
6. gang	70 dages ubetinget fængsel

Det er som udgangspunkt ikke hensigten, at frihedsstraffen skal gøres betinget med vilkår om samfundstjeneste. Ved flere forhold til samtidig pådømmelse anvendes modereret kumulation.

Straf for trafikdrab efter straffelovens § 241 a og grov uagtsom personskade efter § 249, stk. 2 fastsættes efter straffelovens regler og falder typisk betydeligt højere.

LOV

Færdselsloven § 118, stk. 10-11

Straffeloven § 241a

Straffeloven § 249, stk. 2

Obligatorisk konfiskation af ejerens eget køretøj – § 133 a, stk. 2, 1. pkt.

§ 4

Efter færdselslovens § 133 a, stk. 2, 1. pkt. skal der ske konfiskation af det anvendte køretøj allerede i førstegangstilfælde, hvis **ejeren** har gjort sig skyldig i vanvidskørsel.

Konfiskation kan efter § 133 a, stk. 13 undtagelsesvis undlades, hvis "særlige grunde" taler herfor – men dette er en snæver undtagelse. I SS-317/2023-VLR stadfæstede Vestre Landsret konfiskation af en knallert, selv om tiltalte anvendte den som sin eneste bolig, led af diabetes, PTSD og Tourettes syndrom, og et vidne frygtede, at konfiskation ville føre til selvmord. Landsretten fandt:

Efter en samlet vurdering af på den ene side tiltaltes personlige og helbredsmæssige forhold, herunder at han anvender knallerten til bolig, og på den anden side oplysninger om tiltaltes spirituskørsel med en høj promille og de generelle hensyn, der begrundet konfiskation i et tilfælde som det foreliggende, tiltræder landsretten, at der ikke er grundlag for at undlade konfiskation efter færdselslovens § 133 a, stk. 13.

I [S-1523-21](#) frifandt Vestre Landsret derimod for konfiskation af et køretøj, som ejeren ejede men *ikke* havde anvendt til den aktuelle overtrædelse (spirituskørsel begået den 25. maj 2020), fordi lovændringens skæringsdato (31. marts 2021) udelukkede anvendelse af den nye bestemmelse på det ældre forhold.

Ifølge [Rigsadvokatmeddelelsen om konfiskation](#) finder bestemmelsen anvendelse på bil, bus, lastbil, motorcykel, traktor, motorknallert og stor knallert – men *ikke* lille knallert, der i stedet konfiskeres efter [stk. 7](#) ved spirituskørsel med promille over 2,00.

LOV

Færdselsloven § 133a, stk. 2, 13

PRAKSIS

Landsretten · Landsrettens dom om konfiskation efter spirituskørsel trods personlige forhold

18.03.2024

Landsretten · Frifindelse for konfiskation af køretøj ejet af fører i sag om spirituskørsel med 2,60 promille grundet lovændring.

19.05.2022

Tredjemandskonfiskation – proportionalitetsvurderingen i Højesterets praksis

§ 5

Den 27. januar 2023 afsagde Højesteret fire principielle kendelser om beslaglæggelse/konfiskation af tredjemands køretøjer anvendt til vanvidskørsel – de første Højesteretssager efter vanvidskørselspakkens ikrafttræden. Kendelserne etablerede rammerne for proportionalitetsvurderingen efter [færdselslovens § 133 a, stk. 2, 2. pkt.](#).

Den grundlæggende to-leddet vurdering:

Højesteret har fastslået, at vurderingen hviler på to elementer:

1. **Påregnelighed (vidensgrad):** Om det var "helt upåregneligt" for ejeren, at køretøjet ville blive anvendt til vanvidskørsel. Her indgår ejerens agtpågivenhed – indhentning af straffeattest, tro- og loveerklæring, instruktion mv.
2. **Økonomisk proportionalitet:** Om ejerens adgang til erstatningskrav mod føreren er tilstrækkelig til at forhindre, at konfiskationen er uforholdsmæssigt indgribende.

Sager hvor beslaglæggelse blev opretholdt:

- I [Sag 13/2022](#) (181 km/t i 80-zone, ejerens samlevers bror hentede selv nøglen) fandt Højesteret, at det ikke var godtgjort, at det var helt upåregneligt for ejeren, og at der ikke forelå oplysninger om, at føreren ikke kunne erstatte tabet over tid.
- I [Sag 100/2021](#) (kapkørsel, faderens bil udlånt til hjemmeboende 18-årig søn) lagde Højesteret vægt på den familiemæssige relation og det sene kørselstidspunkt og fandt, at det ikke var helt upåregneligt.
- I [Sag 14/2022](#) (117 km/t i 50-zone, leasingbil udlånt videre til tredjemand) fastslog Højesteret, at leasingselskabet som erhvervsdrivende har mulighed for at indregne konfiskationsrisikoen i leasingydelse.

Sager hvor beslaglæggelse blev ophævet:

- I [Sag 76/2022](#) (chauffør med 3,05 promille i sættevognstrækker) fandt Højesteret, at fragtfirmaet Just Solutions havde udvist tilstrækkelig agtpågivenhed (straffeattest, nultolerancepolitik, skriftligt tillæg, øjeblikkelig afskedigelse), og at erstatningskravet mod den ukrainske chauffør var behæftet med betydelig

usikkerhed. Højesteret bemærkede, at forventningen om at absorbere tab ikke gælder en mindre fragtvirksomhed med 10-11 ansatte.

LOV	Færdselsloven § 133a, stk. 2	Retsplejeloven § 802, stk. 1	Retsplejeloven § 803, stk. 1
PRAKSIS	Højesteret · Højesterets afgørelse om beslaglæggelse af bil tilhørende tredjemand efter vanvidskørsel 27.01.2023 Højesteret · Stadfæstelse af beslaglæggelse af køretøj ejet af forælder brugt til vanvidskørsel – Vurdering af uforholdsmæssig indgriben 27.01.2023 Højesteret · Betingelser for beslaglæggelse af leaset køretøj anvendt til vanvidskørsel – proportionalitetsvurdering for ejer og leasingtager 27.01.2023 Højesteret · Beslaglæggelse af lastbil ved vanvidskørsel: Proportionalitetsvurdering af arbejdsgivers agtpågivenhed 27.01.2023		

§ 6 Leasingbiler og leasingtagers selvstændige ankeret

Leasede køretøjer udgør en betydelig andel af vanvidskørselssagerne. Lovgiver har forudsat, at [§ 133 a, stk. 2, 2. pkt.](#) finder anvendelse uanset ejerforholdet – herunder ved leasede, lejede og udlejede køretøjer – dog kun for aftaler indgået *efter* den 16. december 2020.

Procesretlig nydannelse – leasingtagers ankeret:

I [AM2024.04.18H](#) fastslog Højesteret, at en **leasingtager** har selvstændig partsstatus og ankeret i konfiskationssager, selv om lovteksten primært taler om "køretøjets ejer". Højesteret lagde vægt på:

"På den anførte baggrund finder Højesteret, at de processuelle rettigheder, der følger af færdselslovens § 119, stk. 1, 6 og 7, samt den adgang til at anke konfiskationsspørgsmålet, der er forudsat i lovforarbejderne, også tilkommer leasingtageren."

Begrundelsen var, at konfiskation af en leaset bil medfører, at leasingtageren mister brugsretten og typisk skal erstatte leasingselskabets tab – økonomiske konsekvenser der kan være identiske for leasingtageren og ejeren.

Seneste Højesteretspraksis – leaset limousine (2025):

I [SS-23/2025-HJR](#) ophævede Højesteret beslaglæggelsen af en leaset Mercedes-Benz limousine, der var ført med 108 km/t i en 50 km/t-zone af en ansat chauffør. Virksomheden havde udvist agtpågivenhed (straffeattest, tro- og loveerklæring, daglig instruktion), og chaufføren var afskediget og uden formue – med en forventet afdragsevne på kun 500 kr./måned over for et erstatningskrav på ca. 477.000 kr. Leasingselskabets revisor bekræftede, at konfiskation ville medføre insolvens og tvangsafvikling.

Sagen var en direkte parallel til [Sag 76/2022](#) fra 2023 (fragtfirmaet Just Solutions) og bekræfter, at arbejdsgivere i små virksomheder med professionelle forebyggelsestiltag kan opnå beskyttelse.

Bemærkelsesværdigt er, at Østre Landsret i den samme sag ([SS-2673/2024-OLR](#)) nåede det modsatte resultat – landsretten fandt, at det ikke var godtgjort, at chaufføren var ude af stand til at erstatte tabet over en længere periode.

LOV	Færdselsloven § 119, stk. 1, 6, 7	Færdselsloven § 133a, stk. 2
PRAKSIS	Højesteret · Højesteret ophæver beslaglæggelse af leaset limousine efter vanvidskørsel – Konfiskation anset for uforholdsmæssigt indgribende for arbejdsgiver 25.08.2025	

Højesteret · Højesteret: Leasingtager har selvstændig ankeret i sag om konfiskation af bil anvendt til vanvidskørsel	18.04.2024
Højesteret · Beslaglæggelse af lastbil ved vanvidskørsel: Proportionalitetsvurdering af arbejdsgivers agtpågivenhed	27.01.2023
Landsretten · Beslaglæggelse af leaset køretøj efter vanvidskørsel opretholdes	20.12.2024

§ 7 Ejerens agtpågivenhed – krav til forebyggelse

Ifølge [Rigsadvokatmeddelelsen om konfiskation](#) skal ejerens agtpågivenhed belyses ved:

- **Straffeattest** – Om ejeren har indhentet førerens straffeattest for at vurdere risikoen for grove færdselsovertrædelser.
- **Tro- og loveerklæring** – Om føreren har afgivet erklæring om ikke at have begået relevante lovovertrædelser.
- **Undersøgelse af reelle bruger** – Om ejeren har undersøgt, om kontraktparten er den reelle bruger af køretøjet.
- **Økonomisk kreditvurdering** – Om ejeren (særligt leasingselskaber) har undersøgt førerens/leasingtagerens økonomi via eSkatData eller tilsvarende.

I Højesterets praksis har disse tiltag haft afgørende betydning:

Sag	Agtpågivenhedstiltag	Resultat
Sag 76/2022	Straffeattest, nultolerancepolitik, undervisning, tillæg, øjeblikkelig afskedigelse	Ophævet
SS-23/2025-HJR	Straffeattest, tro- og loveerklæring, daglig instruktion	Ophævet
Sag 14/2022	Kreditvurdering og klausul mod udlån, men selskabet havde <i>tidligere påtalt</i> uberettiget udlån	Opretholdt
Sag 100/2021	Udlån i familierelation, ingen særlige tiltag	Opretholdt

Mønsteret viser, at **erhvervsmæssige forebyggelsestiltag** med dokumenterbar systematik i sammenhæng med **usikkerhed om førerens erstatningsevne** kan bringe undtagelsesbestemmelsen i spil – men kun når erstatningskravet *reelt* er behæftet med "betydelig usikkerhed".

LOV

[Færdselsloven § 133a, stk. 2](#)

PRAKSIS

Højesteret · Højesteret ophæver beslaglæggelse af leaset limousine efter vanvidskørsel – Konfiskation anset for uforholdsmæssigt indgribende for arbejdsgiver	25.08.2025
Højesteret · Beslaglæggelse af lastbil ved vanvidskørsel: Proportionalitetsvurdering af arbejdsgivers agtpågivenhed	27.01.2023
Højesteret · Betingelser for beslaglæggelse af leaset køretøj anvendt til vanvidskørsel – proportionalitetsvurdering for ejer og leasingtager	27.01.2023
Højesteret · Stadfæstelse af beslaglæggelse af køretøj ejet af forælder brugt til vanvidskørsel – Vurdering af uforholdsmæssig indgriben	27.01.2023

§ 8 Udlejede biler og lejeselskabernes stilling

Korttidsudlejning til privatpersoner rejser særlige spørgsmål om ejerens agtpågivenhed. I [SS-3373/2021-OLR](#) stadfæstede Østre Landsret beslaglæggelse af et køretøj, som et udlejningsselskab havde lejet ud til en person, der efterfølgende begik vanvidskørsel (eftersættelse/fareforvoldelse). Lejekontrakten indeholdt specifik klausul om forbud mod overtrædelse af [straffelovens § 252](#) og [§ 126, stk. 1, nr. 4](#), men landsretten fandt:

På den anførte baggrund finder landsretten efter en samlet helhedsvurdering, at Kærende 1 og Kærende 2 ikke har godtgjort, at særlige omstændigheder konkret gør erstatningskravet illusorisk.

Selve det forhold, at lejekontrakten forudså vanvidskørselsrisikoen og pålagde erstatningspligt, talte paradoksalt nok *imod* ejeren – det viste, at parterne selv havde kalkuleret med risikoen. Udlejningsselskabet havde desuden ikke undersøgt lejerens økonomi.

Forarbejderne til loven forudsætter, at for leasede og lejede køretøjer skal ejeren (dvs. leasing-/udlejningsselskabet) i tilstrækkelig og relevant grad have undersøgt kontraktpartens økonomi. Har selskabet ikke foretaget denne undersøgelse, kan selskabet ikke med rimelighed gøre gældende, at et erstatningskrav er illusorisk – fordi selskabet *selv* har undladt at sikre sig.

LOV

[Færdselsloven § 133a, stk. 2](#)[Straffeloven § 252](#)

PRAKSIS

Landsretten · Stadfæstelse af kendelse om beslaglæggelse af personbil anvendt til vanvidskørsel

15.02.2022

Landsretten · Landsret stadfæster beslaglæggelse af leaset bil ved vanvidskørsel i 50 km/t zone

26.11.2021

§ 9 Beslaglæggelse som foreløbigt retsmiddel – processuelle spørgsmål

Beslaglæggelse med henblik på konfiskation sker efter [retsplejelovens § 802, stk. 1](#) (mistænktets køretøj) eller [§ 803, stk. 1](#) (tredjemands køretøj). I praksis foretages beslaglæggelsen som et øjemedsindgreb efter [retsplejelovens § 806, stk. 4](#), som inden 24 timer skal indbringes for retten.

Højesteret har i alle fire kendelser af 27. januar 2023 understreget:

Beslaglæggelse er et foreløbigt retsmiddel, og der skal således ikke ved denne afgørelse tages endeligt stilling til, om bilen skal konfiskeres, men om der ud fra de oplysninger, som foreligger på nuværende tidspunkt, er grund til at antage, at bilen bør konfiskeres i forbindelse med straffesagen.

Dette har processuel betydning – beslaglæggelseskendelsen er en *prognose*, ikke en endelig afgørelse. Den endelige konfiskation pådømmes som led i straffesagen, hvor køretøjets ejer har ret til beskikket forsvarer efter [færdselslovens § 119, stk. 6](#).

Ejeren kan efter [retsplejelovens § 807 c](#) til enhver tid anmode retten om ophævelse af beslaglæggelsen, hvis forholdene ændrer sig. I [SS-1702/2021-OLR](#) foretog Østre Landsret en processuel korrektion, idet beslaglæggelsen formelt skulle rettes mod sigtede (der havde rådighed over bilen) i stedet for ejeren.

Konfiskationsordningen er af Højesteret fundet forenelig med [grundlovens § 73](#), artikel 17, stk. 1, i EU's Charter om Grundlæggende Rettigheder og artikel 1 i den første tillægsprotokol til EMRK.

LOV

[Færdselsloven § 119, stk. 6](#)[Retsplejeloven § 802, stk. 1](#)[Retsplejeloven § 803, stk. 1](#)[Retsplejeloven § 806, stk. 4](#)

PRAKSIS

Højesteret · Højesterets afgørelse om beslaglæggelse af bil tilhørende tredjemand efter vanvidskørsel

27.01.2023

Landsretten · Østre Landsrets stadfæstelse af beslaglæggelse af personbil ejet af tredjemand efter kapkørsel

14.09.2021

Rigsadvokatmeddelelsens retningslinjer og anklagemyndighedens

§ 10 praksis

Rigsadvokatmeddelelsen om vanvidskørsel (senest opdateret 8. maj 2026) og Rigsadvokatmeddelelsen om konfiskation fastsætter de overordnede retningslinjer for anklagemyndighedens håndtering af vanvidskørselssager.

Hovedpunkterne er:

- Anklagemyndigheden **skal** nedlægge påstand om ubetinget frakendelse af førerretten ved vanvidskørsel.
- Anklagemyndigheden **skal** som udgangspunkt nedlægge påstand om konfiskation af tredjemands køretøj, medmindre ejeren kan godtgøre, at konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende.
- Ved efterforskningen **skal** det belyses, om senere konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende.
- Anklagemyndigheden skal i alle sager, hvor føreren på hensynsløs måde har voldt nærliggende fare for nogens liv eller førerret, nedlægge påstand om, at forholdet henføres under [straffelovens § 252, stk. 2](#), med subsidiær påstand om [§ 118, stk. 10](#).
- Konfiskation vil i alle tilfælde være uforholdsmæssigt indgribende, hvis køretøjet var **stjålet** på gerningstidspunktet.
- Førerens død eller konkurs kan *undtagelsesvis* berettige undladelse af konfiskation, hvis ejeren ikke kendte eller burde have kendt til de omstændigheder, der gør kravet dækningsløst.

Om den tidsmæssige afgrænsning gælder, at tredjemandskonfiskation efter [§ 133 a, stk. 2, 2. pkt.](#) *ikke* finder anvendelse på køretøjer, der er lejet, leaset eller lignende, hvis aftalen er indgået **inden den 16. december 2020**.

Der er ingen vedtagne men ikke-konsoliderede ændringer af [§ 133 a](#) pr. 27. juni 2026.

LOV

[Færdselsloven § 133a, stk. 2](#)

[Straffeloven § 252, stk. 2](#)

§ 11 Sammenfatning – centrale mønstre i praksis

Praksis siden vanvidskørselslovens ikrafttræden den 31. marts 2021 tegner et klart billede af retsstillingen:

- **Udgangspunktet er konfiskation** – også af tredjemands køretøj. Undtagelsen for "uforholdsmæssigt indgribende" er snæver, og bevisbyrden påhviler ejeren.
- **Privatpersoner** (familielån, vennerelationer) opnår sjældent ophævelse – den familiemæssige relation taler som udgangspunkt *imod*, at vanvidskørsel var "helt upåregneligt".
- **Erhvervsdrivende arbejdsgivere** med dokumenteret systematisk forebyggelse (straffeattest, nultolerancepolitik, tro- og loveerklæring) *kan* opnå ophævelse – men kun hvis erstatningskravet mod føreren samtidig er behæftet med *betydelig usikkerhed* (fx chauffør i udlandet, uden formue, beskeden indkomst).
-

Leasingselskaber forventes at indregne konfiskationsrisikoen i leasingydelserne – denne forventning gælder dog ikke nødvendigvis for mindre erhvervsvirksomheder, der ikke selv udlejer køretøjer men anvender dem i driften.

- **Leasingtageren** har selvstændig ankeret, idet konfiskationens konsekvenser reelt rammer leasingtageren ligesom ejeren.
- Beslaglæggelse er et foreløbigt retsmiddel – den endelige konfiskation pådømmes i straffesagen med fuld kontradiktion og adgang til beskikket forsvarer for ejeren.
- Konfiskationsordningen er fundet forenelig med grundlovens § 73 og EU-rettens ejendomsretsbeskyttelse.

Retspraksis viser en tydelig udvikling, hvor Højesteret har nuanceret den generelle forventning fra forarbejderne og skaber plads til en reel proportionalitetsvurdering, der tager højde for de konkrete omstændigheder – særligt i erhvervsmæssige sammenhænge, hvor ejeren har handlet agtpågivent og uden skyld i overtrædelsen.

LOV

[Færdselsloven § 126, stk. 1](#)

[Færdselsloven § 133a, stk. 2-3](#)

PRAKSIS

Højesteret · Højesteret ophæver beslaglæggelse af leaset limousine efter vanvidskørsel – Konfiskation anset for uforholdsmæssigt indgribende for arbejdsgiver	25.08.2025
Højesteret · Højesteret: Leasingtager har selvstændig ankeret i sag om konfiskation af bil anvendt til vanvidskørsel	18.04.2024
Højesteret · Beslaglæggelse af lastbil ved vanvidskørsel: Proportionalitetsvurdering af arbejdsgivers agtpågivenhed	27.01.2023
Højesteret · Stadfæstelse af beslaglæggelse af køretøj ejet af forælder brugt til vanvidskørsel – Vurdering af uforholdsmæssig indgriben	27.01.2023
Højesteret · Betingelser for beslaglæggelse af leaset køretøj anvendt til vanvidskørsel – proportionalitetsvurdering for ejer og leasingtager	27.01.2023

REFERENCE

Lovgrundlag

6 paragraffer

Færdselsloven § 118	stk. 10-11	Færdselsloven § 126	stk. 1
Færdselsloven § 133a	stk. 2-3	Retsplejeloven § 802	stk. 1
Straffeloven § 241a		Straffeloven § 249	stk. 2

MATERIALE

Citerede afgørelser

13 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS

6

25.08.2025	Højesteret ophæver beslaglæggelse af leaset limousine efter vanvidskørsel – Konfiskation anset for uforholdsmæssigt indgribende for arbejdsgiver	9979-11677
18.04.2024	Højesteret: Leasingtager har selvstændig ankeret i sag om konfiskation af bil anvendt til vanvidskørsel	AM2024.04.18H
27.01.2023	Højesterets afgørelse om beslaglæggelse af bil tilhørende tredjemand efter vanvidskørsel	13-2022

27.01.2023	Betingelser for beslaglæggelse af leaset køretøj anvendt til vanvidskørsel – proportionalitetsvurdering for ejer og leasingtager	14/2022
27.01.2023	Beslaglæggelse af lastbil ved vanvidskørsel: Proportionalitetsvurdering af arbejdsgivers agtpågivenhed	76-2022
27.01.2023	Stadfæstelse af beslaglæggelse af køretøj ejet af forælder brugt til vanvidskørsel – Vurdering af uforholdsmæssig indgriben	100/2021
LANDSRET TEN · ANKEINSTANS		6
20.12.2024	Beslaglæggelse af leaset køretøj efter vanvidskørsel opretholdes	9565-11148
18.03.2024	Landsrettens dom om konfiskation efter spirituskørsel trods personlige forhold	7236-8730
19.05.2022	Frifindelse for konfiskation af køretøj ejet af fører i sag om spirituskørsel med 2,60 promille grundet lovændring.	S-1523-21
15.02.2022	Stadfæstelse af kendelse om beslaglæggelse af personbil anvendt til vanvidskørsel	2643-3148
26.11.2021	Landsret stadfæster beslaglæggelse af leaset bil ved vanvidskørsel i 50 km/t zone	S-1970-21
14.09.2021	Østre Landsrets stadfæstelse af beslaglæggelse af personbil ejet af tredjemand efter kapkørsel	2637-3142
PARKERINGSKLAGENÆVNET · NÆVN / KLAGEINSTANS		1
13.03.2025	Ugyldig kontrolafgift ved ANPR-kontrol uden fysisk påsætning af afgiften	park-8730