

PRAKSISOVERSIGT · SØ- OG TRANSPORTRET

Praksisoversigt over godskørselstilladelse og ulovlig godskørsel

Tilladelseskrav, cabotage, tilbagekaldelse og bødeudmåling efter godskørselsloven

Version 2 · Opdateret 7. sep. 2026 · 22 afgørelser · 2007-2026

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Erhvervsmæssig vejtransport af gods er i Danmark en tilladelsesbelagt næring: efter godskørselsloven kræver godskørsel for fremmed regning med køretøj eller vogntog over 3.500 kg – og siden 2019/2022 tillige varebilsførsel over 2.500 kg – en tilladelse fra Færdselsstyrelsen, der forudsætter økonomisk grundlag, god vandel og en godkendt transportleder. Praksis er domineret af to spor: straffesagerne om kørsel uden fornøden tilladelse, hvor bødeniveauet siden 2014-reformen tager udgangspunkt i 35.000 kr. pr. overtrædelse med mulighed for fordobling og tredobling ved skærpende omstændigheder, og de forvaltningsretlige sager om nægtelse og tilbagekaldelse af tilladelser, hvor proportionalitetsprincippet sætter grænsen. Højesteret har i 2026 for første gang taget principiel stilling til bødeudmålingen ved systematisk ulovlig godskørsel kombineret med manglende takografdata og fastsatte den samlede bøde til 450.000 kr.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01** Tilladelseskravet i godskørselsloven § 1, stk. 1, udløses af vogntogets samlede tilladte totalvægt over 3.500 kg – ikke af det enkelte køretøjs vægt – og gælder også ved enkeltstående bugserings- og bjærgningsopgaver for fremmed regning.
- 02** Undtagelsen for redningskøretøjer forudsætter, at selve motorkøretøjet er specielt indrettet til redningsopgaver; en varevogn med reoler og værktøj, der trækker en autotrailer, falder uden for undtagelsen.
- 03** Normalbøden for kørsel uden tilladelse er 35.000 kr., og landsretten har fastslået, at dette udgangspunkt også gælder, når tiltalen angår en enkelt kørsel.
- 04** Ved skærpende omstændigheder – kørsel over længere tid, med flere køretøjer eller mod bedre vidende – skal bøden afspejle den uberettigede vinding og kan fordobles eller tredobles.
- 05** Højesteret har tiltrådt en tredobling til 105.000 kr. for ti overtrædelser fordelt over ca. fire måneder, men afvist ren summation af normalbøden pr. forhold.
- 06** Transportkøbere, speditører og fragtvirksomheder kan straffes for medvirken efter straffelovens § 23, når de vidste eller burde vide, at underleverandøren manglede tilladelse.

- 07** Ulovlig cabotagekørsel er en meget alvorlig overtrædelse med normalbøde 35.000 kr., mens cabotage påbegyndt før den indgående internationale transport er afsluttet takseres til 15.000 kr.
- 08** Uklarhed i cabotagereglernes rækkevidde er tillagt betydelig formildende vægt ved bødeudmålingen, og EU-Domstolen har anerkendt medlemsstaternes skønsmargen til at præcisere reglerne nationalt.
- 09** Bødeansvaret for manglende udlevering af takografdata påhviler den registrerede bruger af køretøjet, selv om driften reelt ligger i et selskab, som den registrerede bruger har overladt køretøjerne til.
- 10** EU-Domstolens Prefettura-dom om »én overtrædelse, én sanktion« afskærer ikke, at bødens størrelse graderes efter antallet af manglende diagramark.
- 11** Udbyttekonfiskation efter straffelovens § 75, stk. 1, begrænses til merfortjenesten ved den ulovlige fremgangsmåde; kunne virksomheden have været drevet lovligt med samme indtjening, er der intet at konfiskere.
- 12** Tilbagekaldelse af en tilladelse forudsætter grove eller gentagne overtrædelser inden for de i § 12 opregnede lovområder og en konkret vandelsvurdering – ikke automatik.
- 13** Afslag på vognmandstilladelse alene begrundet i tidligere uagtsom kørsel uden tilladelse blev af Folketingets Ombudsmand anset for uforeneligt med proportionalitetsprincippet.
- 14** EU-retten kræver, at en national ansvarsoverdragelse til en befuldmægtiget ikke må afskære myndigheden fra at inddrage dennes overtrædelser i vurderingen af virksomhedens godeandel.
- 15** Ved lov nr. 306 af 25. marts 2025 er kravene om ikkepersonlig offentlig gæld i §§ 3 og 4 ophævet med virkning fra 1. april 2025, og §§ 12 og 6 a nyaffattet.

Tilladelseskravet i § 1 – vægtgrænser, varebilsordning og afgrænsningen mod firmakørsel

§ 1

Kernen i reguleringen er [godskørselslovens § 1, stk. 1](#), hvorefter den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med et motorkøretøj eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt over 3.500 kg, skal have tilladelse hertil. Fællesskabstilladelse udstedt efter [artikel 4 i forordning \(EF\) nr. 1072/2009](#) giver samtidig ret til at udføre nationale transporter, og tilladelser udstedes med gyldighed i indtil 10 år.

Tilladelsesordningen er siden udvidet til varebilsområdet i to tempi:

- **National varebilskørsel** – [§ 1, stk. 2](#): varebil eller vogntog over 2.500 kg, der fragter gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods. Ordningen blev indført ved lov nr. 735 af 8. juni 2018 med ikrafttræden 1. juli 2019 og havde ifølge forarbejderne til formål at bekæmpe sort arbejde, socialt bedrageri og illegal arbejdskraft samt at øge trafiksikkerheden.
- **International varebilskørsel** – [§ 1, stk. 3](#): varebil eller vogntog over 2.500 kg, indført ved **lov nr. 159 af 31. januar 2022** som led i gennemførelsen af EU's mobilitetspakke.

§ 1, stk. 4 kræver særlig tilladelse ved kørsel over landets grænse eller på dansk område af en virksomhed etableret i udlandet, medmindre andet følger af EU-retten eller international aftale.

Afgrænsningen mod den tilladelsesfrie kørsel følger af definitionerne i § 1, stk. 5 og stk. 6: godskørsel for fremmed regning er kørsel, hvorved der mod betaling af enhver art transporteres gods, der ikke tilhører eller er knyttet til køretøjets bruger, mens firmakørsel defineres ved henvisning til artikel 1, stk. 5, litra d, i forordning 1072/2009. Firmakøretøjer over vægtgrænserne skal i stedet anmeldes til told- og skatteforvaltningen efter § 11, stk. 1, og beviset skal medbringes under kørslen.

At det er **vogntogets** samlede vægt og ikke det trækkende køretøjs, der er afgørende, illustreres af 4-5077/2020, hvor Retten i Odense idømte en fører en samlet bøde på 20.000 kr. for at have bugseret en defekt bil på en autotrailer efter en personbil – ulovlig godskørsel for fremmed regning kombineret med overskridelse af den tilladte koblingsvægt ved synsfri sammenkobling, jf. 4-5077/2020.

EU-Domstolen har i C-666/21 fastslået – i takograf- og køre-/hviletidssammenhæng – at hverken køretøjets indretning, dets lastkapacitet eller den nationale registreringskategori har betydning for, om der foreligger godstransport; det samme funktionelle udgangspunkt genfindes i den danske praksis om tilladelseskravet.

LOV	Godskørselsloven § 1, stk. 1-6	Godskørselsloven § 11, stk. 1
PRAKSIS	EU-Domstolen · Fortolkning af godstransport og anvendelsesområdet for køre- og hviletidsregler ved privat brug af tunge køretøjer over 7,5 ton	02.03.2023
	Byretten · Bøde for ulovlig godskørsel uden tilladelse og overskridelse af tilladt koblingsvægt	25.11.2020

Undtagelserne i godskørselsbekendtgørelsen og § 2 rednings-/bjærgningssagen fra Østre Landsret

Transportministeren kan efter § 2, stk. 1 undtage visse køretøjstyper og kørselsarter fra tilladelseskravet. Undtagelserne findes i dag i § 2 i bekendtgørelse om godskørsel, der fritager godskørsel for fremmed regning udført med:

1. motorkøretøjer indrettet til befording af flere end 9 personer, føreren medregnet,
2. motorkøretøjer, der er **specielt indrettet til at udføre redningsopgaver**, og som anvendes til transport i direkte tilslutning til sædvanligt redningsarbejde,
3. højtryksspulevogne og opsugende fejmaskiner, og
4. motorkøretøjer, der kun anvendes til transport af affaldsprodukter fra landbrugsbedrifter med henblik på spredning på landbrugsjord.

Redningsundtagelsen (nr. 2) er prøvet i SS-3273/2016-OLR. Et selskab havde mod betaling af 550 kr. ekskl. moms bugseret en havareret bil på en påhængsvogn efter en varevogn; vogntogets samlede tilladte totalvægt oversteg 3.500 kg. Selskabet gjorde gældende, at varevognen var specielt indrettet til redningsopgaver. Østre Landsret afviste det:

»Landsretten finder, at det omhandlede vogntog, der bestod af en påhængsvogn hægtet efter en varevogn, som var indrettet til og normalt blev anvendt til at løse opgaver på stedet, hvor en bil måtte være blevet ude af stand til at køre videre, ikke kan anses for et sådant motorkøretøj som angivet i godskørselsbekendtgørelsens § 1, stk. 6, nr. 2.«

Der blev lagt vægt på, at varevognen primært var indrettet med reoler, værktøj og reservedele, at den ikke kunne transportere gods uden påhængsvogn, og at ni ud af ti opgaver blev løst på stedet – transporten kunne derfor ikke anses for at ske i direkte tilslutning til sædvanligt redningsarbejde. At der forelå en fællesskabstilladelse udstedt til **kunden** hjalp ikke selskabet, da en tilladelse alene kan udnyttes af den virksomhed, den er udstedt til.

Undtagelsesbestemmelsen har flyttet plads i bekendtgørelsen – landsretten citerede den dagældende § 1, stk. 6, nr. 2 – men er indholdsmæssigt videreført i den nugældende [§ 2, nr. 2](#), hvorfor afgørelsen fortsat er retningsgivende.

LOV

[Godskørselsloven § 1, stk. 1](#)[Godskørselsloven § 2, stk. 1](#)

PRAKSIS

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

09.05.2017

Adgangsbetingelserne i §§ 3 og 4: økonomi, vandel og transportlederens faktiske og vedvarende ledelse

§ 3

Tilladelser efter [§ 1, stk. 1 og 3](#) kan efter [§ 3, stk. 1](#) meddeles en virksomhed, der ud over at opfylde kravene i [artikel 3 i forordning \(EF\) nr. 1071/2009](#) – faktisk og varigt etableret, god vandel, økonomisk grundlag og faglige kvalifikationer – ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs. For varebilstilladelser efter [§ 1, stk. 2](#), opstiller [§ 3, stk. 2](#) et selvstændigt sæt betingelser, herunder god vandel efter regler fastsat i medfør af [§ 3, stk. 6](#).

Virksomheden skal desuden have en godkendt transportleder, jf. [§ 4](#). For varebilstilladelser kræver [§ 4, stk. 2](#), at transportlederen er myndig og ikke under værgemål, ikke under konkurs eller rekonstruktion, udviser god vandel, **faktisk og vedvarende kan lede virksomhedens transportarbejde**, er bosiddende i et EU- eller EØS-land og har de nødvendige faglige kvalifikationer. Drives virksomheden personligt ejet, skal transportlederen efter [§ 4, stk. 3](#) være virksomhedsejeren selv. Færdselsstyrelsen kan efter [§ 14 i bekendtgørelse om godskørsel](#) kræve ansættelseskontrakt eller lignende som dokumentation for den faktiske og vedvarende ledelse, og efter [§ 15](#) har virksomheden seks måneder til at få godkendt en ny transportleder ved fratræden.

Vandelsvurderingen er nærmere udmøntet i [§§ 6-9 i bekendtgørelse om godskørsel](#). Der kan bl.a. indgå oplysninger om, at virksomheden inden for de seneste fem år er blevet nægtet eller har fået tilbagekaldt en tilladelse efter gods-, bus- eller taxilovgivningen, eller groft eller gentagne gange har overtrådt de bestemmelser, der er opregnet i [godskørselslovens § 12](#). For transportlederen indgår efter [§ 8, nr. 1](#) tillige, om vedkommende er dømt for strafbare forhold, der begrunder en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. [straffelovens § 78, stk. 2](#). Færdselsstyrelsen indhenter efter samtykke straffeattest til offentlig brug, jf. [§§ 4-5](#).

Ny retstilstand fra 1. april 2025: ved [lov nr. 306 af 25. marts 2025](#) er kravene om, at virksomheden og transportlederen ikke må have ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, ophævet i både [§ 3](#) og [§ 4](#), ligesom terminologien »hjemmehørende« er ændret til »etableret« i overensstemmelse med forordningen. Samtidig blev [§ 4, stk. 4](#) nyaffattet med en udtrykkelig bemyndigelse til at fastsætte regler om dokumentation for transportlederens faktiske og vedvarende ledelse. Ændringerne var på tidspunktet for den seneste lovebekendtgørelse endnu ikke konsolideret ind i lovteksten.

EU-retten sætter rammen for vandelsvurderingen. I [C-155/22](#) fastslog EU-Domstolen, at en national ordning, hvorefter en vejtransportvirksomhed kan overdrage strafansvaret for køre- og hviletidsovertrædelser til en ansvarlig befuldmægtiget, er uforenelig med forordning 1071/2009, hvis ordningen afskærer myndighederne fra at inddrage den befuldmægtigedes overtrædelser i vurderingen af virksomhedens gode vandel efter [artikel 6](#) – den befuldmægtigede er en »relevant person«, og sanktionssystemet skal efter [artikel 22](#) muliggøre en effektiv kontrol.

LOV

[Godskørselsloven § 3, stk. 1, 2](#)[Godskørselsloven § 4, stk. 1-4](#)[Straffeloven § 78, stk. 2](#)

PRAKSIS

EU-Domstolen · Overdragelse af strafansvar for køre- og hviletidsbestemmelser må ikke hindre vurdering af vejtransportvirksomheders gode vandel

11.05.2023

Tilbagekaldelse efter § 12 og de forvaltningsretlige grænser – § 4 proportionalitet og sagsoplysning

[Godskørselslovens § 12](#) giver Færdselsstyrelsen adgang til at tilbagekalde en tilladelse, når indehaveren i forbindelse med udførelsen af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt de opregnede regelsæt og derfor må antages ikke længere at opfylde vandelskravet – foruden i de tilfælde, der følger af [artikel 13 i forordning 1071/2009](#). Bestemmelsen rummer flere selvstændige spor:

- [§ 12, stk. 3](#): tilbagekaldelse, når en **fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse**, gentagne gange groft har overtrådt de nævnte bestemmelser.
- [§ 12, stk. 4](#): tilbagekaldelse af selve **transportledergodkendelsen**.
- [§ 12, stk. 5](#): tilbagekaldelse, når betingelserne for udstedelse ikke længere er til stede.
- [§ 12, stk. 7](#): obligatorisk tilbagekaldelse af tilladelse efter § 1, stk. 4, nr. 1, når grundtilladelsen tilbagekaldes eller nægtes fornyet.

Ved [lov nr. 306 af 25. marts 2025](#) er § 12, stk. 1 og 2, nyaffattet, så restancekravet er ophævet, og listen over overtrædelser, der kan begrunde tilbagekaldelse, er udvidet til 17 punkter for tilladelser efter § 1, stk. 1 og 3, og otte punkter for varebilstilladelser efter § 1, stk. 2.

Tilsynet hviler på [§ 38 i bekendtgørelse om godskørsel](#), hvorefter Færdselsstyrelsen løbende påser, at betingelserne fortsat er til stede, og kan indhente oplysninger fra politiet til vandelsbedømmelsen. Informationsstrømmen sikres af [cirkulæreskrivelse om indberetning af visse strafbare forhold til Færdselsstyrelsen](#), der forpligter politiet til at underrette styrelsen, når en dansk tilladelsesindehaver, dennes chauffør eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, straffes for forhold begået i forbindelse med udførelsen af erhvervet – herunder gods- og buslovgivningen, færdselslovgivningen om hastighed, kørekort, indretning, gods, farligt gods, totalvægt samt køre- og hviletid, [forordning \(EF\) nr. 561/2006](#) og [forordning \(EU\) nr. 165/2014](#) samt lovgivningen om euforiserende stoffer og narkotikahandel.

En tilbagekaldelse er en ny afgørelse og derfor underlagt de almindelige forvaltningsretlige regler. Folketingets Ombudsmand har i sagen om [tilbagekaldelse af transporttilladelse](#) – der angik en særtransporttilladelse – kritiseret, at myndigheden traf afgørelse uden at underrette adressaten om, at der var rejst en tilbagekaldessag, og uden at indhente oplysninger om, hvilken betydning tilbagekaldelsen ville få for virksomheden:

»Sagsoplysningen i forbindelse med tilbagekaldelse skal således ske i overensstemmelse med officialprincippet. [...] For at kunne træffe en lovlig og korrekt afgørelse må der således foreligge nærmere oplysninger både til belysning af karakteren og styrken af de hensyn som taler for tilbagekaldelse, henholdsvis af de hensyn til navnlig parten som taler imod tilbagekaldelse.«

Ombudsmanden fremhævede samtidig den sædvanlige inddeling i »stærke«, »mellem-« og »svage« grunde og hovedreglen om, at der ikke er adgang til tilbagekaldelse, hvis der på tilbagekaldelsestidspunktet foreligger de samme faktiske oplysninger som ved den oprindelige afgørelse.

Proportionalitetskravet slår også igennem ved **afslag** på tilladelse. I **afslag på ansøgning om udstedelse af vognmandstilladelse** havde Vejtransportrådet nægtet tilladelse til en slamsugningsvirksomhed, alene fordi ansøgeren havde kørt uden tilladelse siden en regelændring, han ikke var bekendt med. Ombudsmanden lagde vægt på, at afgørelsens retsvirkninger svarede til en tilbagekaldelse af en erhvervstilladelse, at overtrædelsen var uagtsom, at ansøgeren af egen drift søgte tilladelse, da han blev opmærksom på kravet, og at der var tale om overtrædelse af procedureregler snarere end af de formål, tilladelsessystemet varetager:

»Selv om jeg er enig i betydningen af de hensyn som Vejtransportrådet og Færdselsstyrelsen har fremført, er det efter en samlet bedømmelse af sagen min opfattelse at en afgørelse med så alvorlige konsekvenser for (B) ikke kan anses for at være i overensstemmelse med den almindelige forvaltningsretlige grundsætning om proportionalitet.«

Ombudsmanden henstillede, at sagen blev genoptaget, og henviste til Højesterets dom **U 1991.130 H**, hvor en tilbagekaldelse af vognmandstilladelser uden forudgående advarsel blev tilsidesat, selv om vognmanden gennem 15 år 25 gange var straffet for overlæs og køre-/hviletidsovertrædelser. I den ældre sag om **afslag på køretilladelse på grund af tidligere økonomiske vanskeligheder** var det derimod ansøgerens medansvar som ansvarlig leder for et selskabs økonomiske sammenbrud, der blev tillagt vægt ved vandelsvurderingen.

LOV

Godskørselsloven § 12, stk. 1-7

Godskørselsloven § 15

§ 5 Bødesystemet efter 2013-reformen: 5.000 / 15.000 / 35.000 kr. og adgangen til fordobling og tredobling

Strafhjemlen er **godskørselslovens § 17, stk. 1**, der straffer overtrædelse af bl.a. § 1, stk. 1-4, § 6, § 6 a, § 11 og § 15 med bøde, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning. Efter **§ 17, stk. 3** kan selskaber pålægges strafansvar, og efter **§ 17, stk. 4** kan der ved strafudmålingen lægges vægt på de økonomiske gevinster, der er opnået eller forsøgt opnået, samt overtrædelsens karakter.

Bødeniveauet blev grundlæggende omlagt ved **lov nr. 1639 af 26. december 2013** (lovforslag L 58, folketingsåret 2013-14) med virkning fra 1. januar 2014. Af de almindelige bemærkninger fremgår den nye tredeling:

»Det anbefales at indføre bøder på 5.000 kr. for mindre alvorlige overtrædelser, på 15.000 kr. for alvorlige overtrædelser og på 35.000 kr. for meget alvorlige overtrædelser.«

De vejledende niveauer for godskørselslovens egne bestemmelser fordeler sig således:

Overtrædelse	Karakter	Vejledende bøde

Kørsel uden tilladelse, § 1	Meget alvorlig	35.000 kr.
Tilladelse ikke medbragt under kørsel, § 6, stk. 1	Mindre alvorlig	5.000 kr.
Udlån/overdragelse af tilladelse, § 6, stk. 2	Alvorlig	15.000 kr.
Manglende overenskomstmæssige løn- og arbejdsvilkår, § 6, stk. 3	Meget alvorlig	Det undtagne beløb, dog mindst 35.000 kr.
Ulovlig anvendelse af chauffører, § 6 a	Alvorlig	15.000 kr.
Ulovlig chaufførvikarvirksomhed, § 6 a	Meget alvorlig	35.000 kr.
Manglende anmeldelse af firmakøretøj, § 11	Mindre alvorlig	5.000 kr.
Manglende aflevering af tilbagekaldt tilladelse, § 15	Mindre alvorlig	5.000 kr.
Manglende sikkerhedsstillelse ved international kørsel, § 16 b, stk. 4	Mindre alvorlig	5.000 kr.

Begrundelsen for de 35.000 kr. ved kørsel uden tilladelse er ifølge bemærkningerne både overtrædelsens meget alvorlige karakter, »den økonomiske gevinst, som overtræderen tilegner sig over længere tids ulovlig godskørsel for fremmed regning«, og de økonomiske byrder, der er forbundet med at opnå tilladelse.

Skærpelsesreglen er central i praksis:

»Der vil f.eks. være tale om skærpene omstændigheder, såfremt en tilladelsesindehaver udfører ulovlig vognmandskørsel over en længere periode. En yderligere skærpene omstændighed kan være, hvis den ulovlige vognmandskørsel udføres med flere køretøjer. [...] Som udgangspunkt skal bøden ved skærpene omstændigheder afspejle det undtagne beløb eller den uberettigede vinding, som vognmanden tilegner sig ved overtrædelsen. Dette vil kunne medføre, at bøden for en overtrædelse, hvor der foreligger skærpene omstændigheder, vil kunne fordobles eller tredobles.«

At normalbøden gælder også uden skærpene omstændigheder – og også ved enkeltstående forhold – blev fastslået i [SS-3273/2016-OLR](#):

»På baggrund af forarbejderne til godskørselslovens § 17 finder landsretten, at der som udgangspunkt skal udmåles en bøde på 35.000 kr. ved overtrædelse af godskørselslovens § 1, stk. 1, og at dette som udgangspunkt også gælder i de tilfælde, hvor tiltalen angår en enkelt kørsel.«

Den samlede bøde blev dér 40.000 kr., idet der tillige var overladt føringen af vogntoget til en ansat uden førerret. Til sammenligning blev bøden i [4-5077/2020](#) fastsat til 20.000 kr. samlet for både godskørselsforholdet og koblingsvægtsoverskridelsen for en privatperson med et enkeltstående forhold – et niveau, der ligger under det vejledende udgangspunkt.

LOV

[Godskørselsloven § 6, stk. 1-3](#)
[Godskørselsloven § 17, stk. 1-5](#)

PRAKSIS

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

09.05.2017

Byretten · Bøde for ulovlig godskørsel uden tilladelse og overskridelse af tilladt koblingsvægt

25.11.2020

Systematisk ulovlig godskørsel: kumulation, tredobling og Højesterets korrektion i 2026

§ 6

De store sager angår vognmænd, der over måneder lader en hel vognpark køre uden gyldige tilladelser – typisk i en overgangsfase mellem to selskaber.

I [SS-3609/2021-ROS](#) havde en vognmand lukket sit gamle selskab, stiftet et nyt og ladet 25 lastbiler køre videre på det likviderede selskabs tilladelser i ca. et år, mens ansøgningen om nye tilladelser blev behandlet. Byretten fandt det bevist, at politiet og Færdselsstyrelsen gentagne gange personligt havde vejledt ham:

»Retten finder det bevist, at tiltalte mod bedre vidende havde sine lastbiler ude at køre med tilladelser fra et andet selskab. Retten finder det endvidere bevist, at tiltalte i hele perioden reelt var direktør og daglig leder af selskabet.«

Retten anvendte en fast takst på 35.000 kr. pr. overtrædelse med **absolut kumulation** og nedsatte samtidig takografbøden til ca. det halve af anklagemyndighedens påstand. Direktøren personligt fik 700.000 kr. med en forvandlingsstraf på 60 dages fængsel, og selskabet 357.000 kr. – samlet 1.057.000 kr.

Den parallelle sag nåede Østre Landsret i [SS-474/2023-OLR](#). Landsretten fandt **ikke** tilstrækkelige holdepunkter for at pålægge 35.000 kr. for hver af de ti overtrædelser (350.000 kr.), men lagde vægt på, at de gentagne overtrædelser over ca. fire måneder, som tiltalte var klar over, begrundede en **tredobling** af normalbøden – 105.000 kr. Sammen med 36.000 kr. for de manglende takografdata blev den samlede bøde 141.000 kr. som tillægsstraf efter [straffelovens § 89](#), med en forvandlingsstraf på 40 dages fængsel for godskørselsdelen.

Højesteret tiltrådte i [SS-73/2025-HJR](#) landsrettens udmåling af godskørselsdelen – 105.000 kr. svarende til en tredobling – men forhøjede den samlede bøde til **450.000 kr.**, fordi takografdelen skulle udmåles efter antallet af manglende diagramark. Tiltaltes argument om, at virksomheden efterfølgende havde fået tilladelse, blev afvist som formildende omstændighed, da kørslen bevidst var sket forud for tilladelsens meddelelse.

Udviklingen i den samme sag illustrerer instansernes forskellige metoder:

Instans	Godskørselsforhold (10 stk.)	Takografdata (117 manglende)	Samlet bøde
Byretten (2023)	35.000 kr. × antal, absolut kumulation	ca. halvdelen af påstanden	700.000 kr. (direktør)
Østre Landsret (2024)	105.000 kr. (tredobling)	36.000 kr. (6.000 kr. pr. køretøj pr. kontrolperiode)	141.000 kr.
Højesteret (2026)	105.000 kr. (tiltrådt)	ca. halvdelen af 702.000 kr.	450.000 kr.

Den kombinerede afgørelse er tillige refereret som [73/2025](#).

LOV	Godskørselsloven § 17, stk. 1	Straffeloven § 23	Straffeloven § 89
PRAKSIS	Højesteret · Højesteret forhøjer bøde til 450.000 kr. for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af diagramark Landsretten · Landsretssag om bøde for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af takografdata Byretten · Vognmand og selskab idømt bøder på over en million kroner for systematisk ulovlig godskørsel		
			26.06.2026
			28.04.2024
			20.01.2023

Medvirkensansvaret for transportkøbere, fragtvirksomheder og speditører

§ 7

Ansvar for ulovlig godskørsel rammer ikke kun den udførende vognmand. Efter [straffelovens § 23](#) kan den, der formidler eller bestiller kørslen, straffes for medvirken, og praksis stiller relativt strenge krav til professionelle transportkøberes egenkontrol.

I [15-876/2019](#) havde en stor fragtvirksomhed en samarbejdsaftale med en underleverandør, der efter aftalens ordlyd kun måtte køre med køretøjer under 3.500 kg. Underleverandøren udførte alligevel to kørsler med tunge lastbiler uden tilladelse. Retten lagde vægt på, at fragtvirksomheden vidste, at underleverandøren manglede tilladelse og disponerede over tunge køretøjer, og at politiet allerede året før havde gjort virksomheden opmærksom på et tilsvarende tilfælde:

»Herefter finder retten, at det er godtgjort, at T1 A/S ... på tidspunktet for de kørsler, der er omfattet af tiltalen var bekendt eller burde være bekendt med, at de kørsler som indebar anvendelse af køretøjer over 3.500 kg ... med stor sandsynlighed ikke ville blive udført i overensstemmelse med reglerne i godskørselsloven.«

Retten tog udgangspunkt i 35.000 kr. pr. forhold – altså 70.000 kr. for to forhold – men nedsatte bøden til **50.000 kr.**, fordi fragtvirksomheden kun indirekte kunne antages at have haft en økonomisk gevinst. Afgørelsen viser, at medvirkensbøden knyttes til den samme normaltakst som gerningsmandens, men modificeres efter den medvirkendes egen vinding.

Samme mønster ses i cabotagesagerne, hvor det typisk er den danske speditør eller vognmand, der disponerer over den udenlandske chauffør, som tiltales – se [S-1115-17](#) og [4216/2015](#). I den første sag var det afgørende for tilregnelsen, at den danske virksomhed direkte instruerede chaufføren, havde GPS på lastbilen og havde indgået en eksklusiv aftale med underentreprenøren; i den anden var det disponentens telefoniske bekræftelse over for politiet, der bandt selskabet.

Den skattemæssige pendant til afgrænsningen mellem egen drift og indlejet arbejdskraft ses i [SKM2026.213.SR](#), hvor Skatterådet lagde afgørende vægt på, at det udenlandske koncernselskab **besad en EU-fællesskabstilladelse**, ejede egne trækere og bar den forretningsmæssige risiko – og at der derfor ikke forelå arbejdsudleje. Besiddelsen af fællesskabstilladelsen fungerer dermed også uden for strafferetten som markør for, hvem der reelt driver transportvirksomheden.

LOV	Godskørselsloven § 1, stk. 1	Godskørselsloven § 6a, stk. 1	Straffeloven § 23, stk. 1
PRAKSIS	Landsretten · Bødenedsættelse for medvirken til ulovlig cabotagekørsel baseret på uklarhed i retsgrundlaget og reduceret antal ulovlige kørsler 13.10.2017 Byretten · Bøde til fragtvirksomhed for medvirken til ulovlig godskørsel uden tilladelse 01.05.2019 Byretten · Speditionsvirksomhed dømt for medvirken til ulovlig cabotagekørsel før international transport var afsluttet 20.01.2016 Skatterådet · Bindende svar: Internationale trucking-ydelser fra udenlandsk koncernselskab med EU-fællesskabstilladelse udgør ikke arbejdsudleje 04.05.2026		

§ 8 Cabotage: tre ture på syv dage, dokumentationskravet og betydningen af uklart retsgrundlag

Cabotagekørsel – national transport for fremmed regning udført af en udenlandsk etableret transportvirksomhed – reguleres af kapitel III i [forordning \(EF\) nr. 1072/2009](#) og sanktioneres i Danmark efter [godskørselslovens § 17, stk. 1, nr. 3](#). Hovedreglen efter [artikel 8](#) er, at der efter en indgående international transport må udføres op til tre cabotagekørsler med samme køretøj, og at den sidste aflæsning skal finde sted

inden syv dage efter den sidste aflæsning som led i den internationale transport. Køres der ind i Danmark uden last i tilslutning til en international transport afsluttet i en anden medlemsstat, må der udføres én cabotagekørsel inden for tre dage efter indrejsen.

Bødeniveauerne følger af forarbejderne til L 58 (2013-14):

Forhold	Karakter	Vejledende bøde
Godskørsel uden fællesskabstilladelse (art. 3)	Meget alvorlig	35.000 kr.
Kørsel uden førerattest (art. 3)	Meget alvorlig	35.000 kr.
Kopi af tilladelse/førerattest ikke medbragt (art. 4, stk. 6, og art. 5, stk. 6)	Mindre alvorlig	5.000 kr.
Ulovlig cabotagekørsel (art. 8, stk. 2)	Meget alvorlig	35.000 kr.
Cabotage påbegyndt før den internationale transport er afsluttet	Alvorlig	15.000 kr.
Manglende oplysninger i cabotagedokumentationen (art. 8, stk. 3)	Mindre alvorlig/alvorlig	5.000 kr. pr. udeladt oplysning, loft 15.000 kr.

Om dokumentationskravet bemærkes udtrykkeligt i forarbejderne, at bøden ikke bør overstige 15.000 kr., »uanset hvor mange oplysninger der er udeladt af beviset«, fordi transportvirksomheden ikke skal straffes hårdere end i de tilfælde, hvor hele beviset mangler.

Den praktiske hovedafgørelse er [S-1115-17](#). Østre Landsret gennemgik fire kørselsforløb og reducerede antallet af strafbare kørsler betydeligt, bl.a. fordi tiltalte ikke havde været bekendt med, at en forudgående international transport manglede. Retten lagde derefter vægt på uklarheden i, hvad der udgør én cabotagekørsel, når der er flere læsse- eller lossesteder – et spørgsmål, hvor Trafikstyrelsens fortolkning afveg fra Kommissionens:

»Under hensyn til det, der vedrørende bevisvurderingen er anført om retsgrundlagets uklarhed, samt hensyn til antallet af ulovlige cabotagekørsler, der fordeler sig over fire kørselsforløb, og den relativt korte periode, hvorunder de ulovlige kørsler har fundet sted, findes straffen at skulle fastsættes til en bøde på 140.000 kr.«

Bøden blev dermed nedsat fra byrettens 250.000 kr.

Selve fortolkningsuenigheden blev afgjort af EU-Domstolen i [C-541/16](#), hvor Kommissionens traktatbrudssøgsmål mod Danmark blev forkastet: forordningens artikel 2, nr. 6, og artikel 8 mangler den fornødne klarhed om, hvorvidt én cabotagekørsel kan omfatte både flere læsse- og lossesteder, og medlemsstaterne har derfor en skønsmargen til at vedtage præciserende nationale gennemførelsesforanstaltninger, så længe de er proportionale.

Startpunktet for cabotageadgangen er prøvet i [4216/2015](#), hvor Retten i Horsens fandt, at den internationale transport ikke var afsluttet, når traileren blot var hensat på speditørens plads uden kvittering på fragtbrevet – cabotagekørslen var derfor påbegyndt for tidligt, og bøden blev 15.000 kr. i overensstemmelse med det vejledende niveau.

To yderligere EU-domme afgrænser adgangen: i [C-937/19](#) fastslog Domstolen, at [artikel 8, stk. 6](#) også giver adgang til cabotage i tilslutning til international transport **for egen regning**, forudsat at de tidsmæssige og dokumentationsmæssige betingelser i artikel 8, stk. 2-4, er opfyldt. Og i [C-167/22](#) blev Danmark frifundet i sagen om 25-timersreglen for parkering på statslige rastepladser, idet Kommissionen ikke havde bevist, at

den private parkeringskapacitet var utilstrækkelig, og der derfor ikke var påvist nogen hindring for den frie udveksling af transporttydelser.

LOV Godskørselsloven § 17, stk. 1

PRAKSIS	EU-Domstolen · Sag C-167/22: Frifindelse af Danmark i sag om 25-timers parkeringsbegrænsning for lastbiler	21.12.2023
	EU-Domstolen · Retten til cabotagekørsel i tilslutning til international godstransport for egen regning	08.07.2021
	EU-Domstolen · Danske restriktioner for cabotagekørsel og medlemsstaternes skønsmargen ved uklare EU-regler	12.04.2018
	Landsretten · Bødenedsættelse for medvirken til ulovlig cabotagekørsel baseret på uklarhed i retsgrundlaget og reduceret antal ulovlige kørsler	13.10.2017
	Byretten · Speditionsvirksomhed dømt for medvirken til ulovlig cabotagekørsel før international transport var afsluttet	20.01.2016

Takografdata, rette ansvarssubjekt og forholdet til EU-Domstolens

§ 9 Prefettura-dom

Sager om ulovlig godskørsel pådømmes ofte sammen med forhold om manglende udlevering af fartskrivers diagrammark og datafiler. Hjemlen er det objektive bødeansvar i [færdselslovens § 118, stk. 16](#) (tidligere stk. 13/14), hvorefter ejeren eller brugeren af køretøjet kan pålægges bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom, og hvor der ikke fastsættes forvandlingsstraf. Reglerne udmøntes i bekendtgørelsen om køre- og hviletidsbestemmelserne, udstedt efter [færdselslovens § 86 a, stk. 1](#), sammenholdt med [artikel 33, stk. 2, i forordning \(EU\) nr. 165/2014](#). Kontrolrammen er nærmere beskrevet i [cirkulære om kontrol af køre- og hviletidsreglerne](#).

Hvem er ansvarssubjekt? I [SS-474/2023-OLR](#) gjorde vognmanden gældende, at den reelle bruger var et anpartsselskab, mens hans personligt ejede virksomhed blot stod som registreret bruger. Landsretten afviste indsigelsen med henvisning til, at Færdselsstyrelsen indkalder oplysninger hos den **registrerede** bruger, og at dette er i overensstemmelse med forordningens formål om effektiv kontrol og håndhævelse. Højesteret tiltrådte dette i [SS-73/2025-HJR](#):

»I hvert fald under disse omstændigheder finder Højesteret, at Tiltaltes personligt ejede virksomhed må anses som bruger af køretøjerne i færdselslovens § 118, stk. 16's forstand.«

Pr. dag eller pr. kontrolperiode? Landsretten fastsatte i 2024 bøden pr. kontrolperiode – 6.000 kr. pr. køretøj, i alt 36.000 kr. for seks lastbiler – under henvisning til EU-Domstolens dom i de forenede sager **C-870/19 og C-871/19** (Prefettura Firenze), hvorefter en fører, der ved kontrol ikke kan forevise diagrammark for kontroldagen og de forudgående 28 dage, har begået én enkelt overtrædelse, der udløser én sanktion.

Højesteret nuancerede dette i 2026: dommen angik chaufførens forevisningspligt ved en øjeblikkelig vejkontrol, mens sagen angik **virksomhedens** udleveringspligt over for Færdselsstyrelsen. Højesteret fandt, at EU-dommen ikke er til hinder for, at bødens størrelse graderes efter antallet af ikke-udleverede diagrammark, jf. også [artikel 19, stk. 1, i forordning \(EF\) nr. 561/2006](#), og afviste at forelægge præjudicielle spørgsmål. Med 117 manglende udleveringer var udgangspunktet 702.000 kr., men:

»Højesteret finder imidlertid, at en bøde på 702.000 kr. i denne sag ikke står i rimeligt forhold til overtrædelsen, og at bøden bør nedsættes til omkring det halve.«

Nedsættelsen skete med hjemmel i fravigelsesadgangen i [færdselslovens § 118 a, stk. 4](#).

To øvrige afgørelser afgrænser området: i [S-2857-21](#) blev et transportselskab straffet for ikke at indsende originale takografdata med intakte digitale signaturer, mens Vestre Landsret i [AM2025.06.11V](#) frifandt en vognmand – byrettens bøde på 123.500 kr. bortfaldt – fordi to specialkøretøjer indrettet som rullende værksteder til dækskift ikke var »bestemt til godstransport« og derfor faldt uden for forordningernes anvendelsesområde.

LOV

[Færdselsloven § 86a, stk. 1](#)[Færdselsloven § 118, stk. 15, 16](#)[Færdselsloven § 118a, stk. 2-5](#)

PRAKSIS	Højesteret · Højesteret forhøjer bøde til 450.000 kr. for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af diagramark	26.06.2026
	Landsretten · Frifindelse af vognmand for manglende takografdata: Specialkøretøjer til dækskift ikke omfattet af køre-hviletidsreglerne	11.06.2025
	Landsretten · Landsretssag om bøde for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af takografdata	28.04.2024
	Landsretten · Bøde til transportselskab for manglende indsendelse af originale takografdata og overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser	29.03.2023

Konfiskation af udbytte ved langvarig ulovlig drift –

§ 10 merfortjenestelæren i praksis

Godskørselsloven indeholder ingen særregel om udbyttekonfiskation, og spørgsmålet afgøres derfor efter [straffelovens § 75, stk. 1](#). To samtidige afgørelser fra 2007-2008 trækker linjen – og illustrerer, at resultatet afhænger af, om den ulovlige fremgangsmåde faktisk har genereret en merfortjeneste.

I [SS-2690/2007-VIB](#) havde en vognmand fra januar 1999 til december 2005 kørt for én kunde med en lastbil på 6 tons uden tilladelse. Anklagemyndigheden påstod 5.348.658 kr. konfiskeret, opgjort som resultatet af den primære drift med tillæg af samtlige lønudgifter. Retten fastslog, at hele driften hvilede på et ulovligt grundlag, og at lønudgifter til tiltalte selv og til ansatte principielt ikke fratrækkes ved opgørelsen af udbyttet, men nedsatte beløbet betydeligt under hensyn til, at tiltalte var ustraffet, ikke havde handlet forsætligt, og reelt kunne have udført de samme opgaver lovligt med en lastbil på 3.500 kg eller derunder:

»Det udbytte, tiltalte har opnået som følge af det ulovlige forhold, fastsættes derfor skønsmæssigt til 2 mio. kr.«

Bøden blev samtidig nedsat til 20.000 kr. – under normalniveauet før 2014-reformen – under hensyn til den manglende forsæt.

Modsat i [SS-2674/2007-VLR](#), hvor Vestre Landsret **frifandt** for en konfiskationspåstand på 4.953.000 kr. Landsretten henviste til forarbejderne til straffelovens § 75, stk. 1, herunder Straffelovrådets betænkning nr. 355/1964, hvorefter konfiskation bør begrænses til den merfortjeneste, der er opnået ved den ulovlige fremgangsmåde, fordi det ofte er muligt at drive en tilsvarende forretning lovligt:

»Efter de foreliggende oplysninger om tiltaltes regnskaber må det endvidere lægges til grund, at indtjeningsgrundlaget ville have været det samme med en lastbil på 3,5 tons – også i den periode, som tiltalen vedrører.«

Bøden blev stadfæstet på 20.000 kr., og tiltalte blev tillige frifundet for perioden frem til 30. september 1999 som følge af den overgangsordning, der fulgte af nedsættelsen af vægtgrænsen fra 6 til 3,5 tons i 1999.

De to afgørelser kan forenes: konfiskation forudsætter en påvist merfortjeneste. Kan virksomheden dokumentere, at den kunne have opnået samme indtjening med et køretøj under vægtgrænsen eller med en tilladelse, den kunne have fået, er der intet udbytte at konfiskere. Kan den ikke det – og har den ulovlige drift stået på i årevis – er en skønsmæssig ansættelse i millionklassen inden for rammerne. Til sammenligning idømte Retten i Sønderborg i [A5-1626/2023](#) en beskeden bøde på 25.000 kr., men konfiskerede det fulde udbytte på 282.363,83 kr. ved ulovlig drift af forbrugslånsvirksomhed uden tilladelse – samme systematik uden for transportområdet.

LOV

[Godskørselsloven § 1, stk. 1](#)[Straffeloven § 75, stk. 1](#)

PRAKSIS

Landsretten · Landsrettens dom i sag om godskørsel uden tilladelse – Frifindelse for konfiskation

04.03.2008

Byretten · Dom for ulovlig godskørsel uden tilladelse og konfiskation af udbytte

04.12.2007

§ 11 Chaufførudlejning, udstationering og social dumping-spolet

En stor del af godskørselslovens moderne bestemmelser retter sig mod løn- og arbejdsvilkår snarere end mod trafiksikkerhed.

Hvem må føre køretøjet? Efter [§ 6 a, stk. 1](#) må national godskørsel med en tilladelse efter [§ 1, stk. 1](#) eller 2, kun udføres af indehaveren, af en chauffør ansat i tilladelsesindehaverens virksomhed eller af en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører. Erhvervsmæssig chaufførudlejning uden godkendelse straffes selvstændigt efter [§ 17, stk. 1, nr. 4](#) med et vejledende bødeniveau på 35.000 kr., mens brug af en ikke-godkendt vikarchauffør takseres til 15.000 kr. Ifølge forarbejderne skyldes forskellen, at ulovlig vikarvirksomhed indebærer en økonomisk gevinst svarende til de byrder, der er forbundet med at opnå godkendelse, mens brugen af den ulovligt udlejede chauffør »virker konkurrenceforvridende, såfremt chaufføren ikke har modtaget overenskomstmæssig løn«.

Ved [lov nr. 306 af 25. marts 2025](#) er [§ 6 a](#) nyaffattet, så der indføres en selvstændig godkendelsesordning for chaufførvikarvirksomheder, der ikke længere kræver en underliggende vejtransporttilladelse, samtidig med at kravet om overenskomstmæssige løn- og arbejdsvilkår fastholdes.

Udstationering. [§ 6 d, stk. 1](#) pålægger en udenlandsk virksomhed, der udstationerer en fører i Danmark, senest ved udstationeringens begyndelse at udfylde en udstationeringserklæring via IMI-systemet, når føreren udfører cabotagekørsel, den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport eller ikkebilateral international transport. Efter [§ 6 d, stk. 2](#) skal oplysninger om udstationeringen sendes senest otte uger efter anmodning fra Færdselsstyrelsen. Bestemmelserne blev indsat ved [lov nr. 159 af 31. januar 2022](#) som gennemførelse af direktiv (EU) 2020/1057, og der blev samtidig indsat en særlig skærpsesregel i [§ 17, stk. 6](#): det betragtes som skærpende, hvis overtrædelsen af anmeldelsespligten er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, hvis der er opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel, eller hvis overtrædelsen i øvrigt er af grovere karakter.

EU-Domstolen har i [C-815/18](#) fastslået, at chauffører, der udfører cabotagekørsel under en charteraftale mellem virksomheder i forskellige medlemsstater, i princippet skal anses for udstationerede, og at cabotagekørselens varighed er uden betydning for den vurdering.

Dokumentation for overenskomstmæssige vilkår. Efter §§ 39-40 i bekendtgørelse om godskørsel skal tilladelsesindehavere og godkendte chaufførvirksomheder efter anmodning indsende dokumentation for overholdelsen af godskørselslovens krav til løn- og arbejdsvilkår, og Færdselsstyrelsen kan videre sende dokumentationen til overenskomstparterne ved høring, hvorved straffelovens §§ 152-152 e om tavshedspligt finder tilsvarende anvendelse. Forarbejderne til 2013-reformen fastholder, at bøden for manglende overenskomstmæssig løn skal afspejle det unddragne beløb, dog mindst 35.000 kr., fordi bøden for at have præventiv effekt skal svare til det, virksomheden har »sparet«.

Den EU-retlige ramme blev prøvet i C-541/20, hvor EU-Domstolens Store Afdeling annullerede kravet om, at køretøjer i international transport skal vende tilbage til etableringsmedlemsstaten hver ottende uge, men opretholdt de øvrige dele af mobilitetspakke I – herunder cabotage-karensperioden, reglerne om førernes tilbagevenden, forbuddet mod ugentligt hvil i køretøjet og udstationeringsreglerne.

LOV

Godskørselsloven § 6a, stk. 1-8

Godskørselsloven § 6d, stk. 1, 2

Godskørselsloven § 17, stk. 6

PRAKSIS **EU-Domstolen** · Dommen om mobilitetspakke I: Delvis annulatio n af reglerne for vejtransport på grund af manglende konsekvensanalyse 04.10.2024

EU-Domstolen · Præcisering af udstationeringsregler for chauffører ved cabotagekørsel: Berigtigelse af dommen i sag C-815/18 02.02.2021

§ 12 Håndhævelsen: kontrol, tilbageholdelse af køretøjer og informationsudveksling

Håndhævelsen af godskørselsreglerne hviler på tre samvirkende mekanismer.

Vejsidekontrol og tilbageholdelse. Politiet kan efter færdselslovens § 120 tilbageholde et køretøj til sikkerhed for bødekra v. Højesteret fastslog i Sag 224/2018, at betingelserne for tilbageholdelse af en bulgarsk indregistreret lastbil var opfyldt, og at det uafhængige leasingselskabs ejendomsret ikke berørte adgangen til tilbageholdelse, så længe føreren var i berettiget besiddelse af køretøjet. Afgørelsen er praktisk central over for udenlandske vognmænd, hvor bødeinddrivelse ellers kan være illusorisk. Adgangen til at tilbageholde køretøjer ved ulovlig godskørsel blev i øvrigt indsat i godskørselslovens § 16 ved lov nr. 1136 af 21. december 1994, sammen med muligheden for at få tilbageholdelsen prøvet ved domstolene.

Virksomhedskontrol. Færdselsstyrelsen fører efter § 38 i bekendtgørelse om godskørsel tilsyn med, at betingelserne for tilladelserne fortsat er opfyldt, og kan afkræve tilladelsesindehaver og transportleder enhver oplysning, der er nødvendig for at vurdere kravene i lovens §§ 3 og 4 og forordningens artikel 3 og 4. Køre- og hviletidskontrollen er tilrettelagt efter cirkulære om kontrol af køre- og hviletidsreglerne, som udtrykkeligt lægger op til, at myndighederne ved konstaterede overtrædelser undersøger, om andre led i transportkæden – speditører, transportører eller underkontrahenter – er medansvarlige.

Informationsudveksling mellem politi og tilsyn. Cirkulæreskrivelse om indberetning af visse strafbare forhold til Færdselsstyrelsen fra 2024 udvidede den indberetningsordning, der oprindeligt blev etableret i 1997, efter drøftelse med bl.a. Rigspolitiet, Rigsadvokaten og de landsdækkende tungvognsenheder LEJDT og LEODT. Ordningen sikrer, at straffedomme mod vognmænd, deres chauffører og andre, der optræder i vognmandens interesse, systematisk kommer til Færdselsstyrelsens kendskab, så vandelsvurderingen efter § 12

kan foretages på et fuldstændigt grundlag. Kun forhold begået i forbindelse med udførelsen af erhvervet skal indberettes.

Samspelet mellem straf og administrativ reaktion er ikke uden spændinger. Justitsministeriet har i en beslægtet sammenhæng – gengivet i [vejledningen om transportforordningen](#) – udtalt, at administrativ tilbagekaldelse ikke bør finde sted, før den tilknyttede straffesag er afgjort, og at det ved grove overtrædelser vil være mest korrekt at lade spørgsmålet om rettighedsfrakendelse indgå i straffesagen, jf. [straffelovens § 79](#), fordi retssikkerhedsmæssige hensyn taler for, at et så alvorligt indgreb afgøres af domstolene.

LOV

[Færdselsloven § 120, stk. 1, 2](#)[Godskørselsloven § 16, stk. 2, 3](#)[Straffeloven § 79, stk. 1](#)

PRAKSIS

Højesteret · Tilbageholdelse af leaset udenlandsk lastbil til sikkerhed for bøder efter færdselsloven

08.08.2019

§ 13 Sammenfatning: hvad praksis viser

Praksis på godskørselsområdet lader sig sammenfatte i nogle få bærende linjer.

Tilladelseskravet fortolkes objektivt og bredt. Det er vogntogets samlede tilladte totalvægt, betalingen af enhver art og godsets tilhørsforhold, der afgør, om der foreligger tilladelsespligtig godskørsel for fremmed regning. Undtagelserne i [§ 2 i bekendtgørelse om godskørsel](#) fortolkes snævert, jf. [SS-3273/2016-OLR](#), og en tilladelse udstedt til én virksomhed legitimerer aldrig en andens kørsel.

Bødeniveauet er højt og takstmæssigt, men ikke mekanisk. Udgangspunktet er 35.000 kr. pr. overtrædelse af [§ 1](#) – også ved en enkelt kørsel. Ved systematik anvender byretterne ofte absolut kumulation, mens landsret og Højesteret i stedet har foretrukket en samlet tredobling af normalbøden, jf. [SS-474/2023-OLR](#) og [SS-73/2025-HJR](#). Rimelighedskorrektionen – nedsættelse til »omkring det halve«, når den kumulerede bøde bliver uforholdsmæssig – er nu bekræftet af Højesteret og hviler på [færdselslovens § 118 a, stk. 4](#) for takografdelen og på straffelovens almindelige udmålingsregler for godskørselsdelen.

God tro er sjældent en frifindelsesgrund, men vejer i udmålingen. Hvor tiltalte har handlet mod bedre vidende efter gentagen vejledning fra politi og Færdselsstyrelse, skærpes bøden markant, jf. [SS-3609/2021-ROS](#). Omvendt førte uagtsomhed og undskyldelig uvidenhed til bøder under normalniveauet og til frifindelse for konfiskation i [SS-2674/2007-VLR](#), ligesom uklarhed i EU-retsgrundlaget nedsatte bøden væsentligt i [S-1115-17](#).

Ansaret følger den økonomiske disposition. Medvirkensansaret rammer den, der formidler og disponerer – fragtvirksomheder, speditører og transportkøbere – når de vidste eller burde vide, at kørslen ville blive udført uden tilladelse, jf. [15-876/2019](#). Bøden modificeres dog efter den medvirkendes egen vinding.

Den administrative side er bundet af proportionalitetsprincippet. Tilbagekaldelse og nægtelse af tilladelse er ikke automatiske konsekvenser af strafbare forhold. Der skal foretages en konkret vandels- og farevurdering, sagen skal oplyses efter officialprincippet, og indgrebet må ikke være mere vidtgående end formålet tilsiger – en linje, der er markeret både af Folketingets Ombudsmand i sagen om [afslag på ansøgning om udstedelse af vognmandstilladelse](#) og af EU-Domstolen i [C-155/22](#), der omvendt kræver, at vandelsvurderingen ikke må kunne omgås ved intern ansvarsoverdragelse.

Retsstillingen er i bevægelse. Ved [lov nr. 306 af 25. marts 2025](#) er restancekravene i §§ 3 og 4 ophævet, §§ 12 og 6 a nyaffattet og terminologien tilpasset forordning 1071/2009 med virkning fra 1. april 2025. Den, der arbejder med området, bør derfor kontrollere, om den konsoliderede lovtekst er opdateret på det pågældende punkt.

Oversigten omfatter ikke det privatretlige fragtføreransvar for gods eller køre- og hviletidsreglerne som selvstændigt regelsæt; frakendelse af føreretten behandles i [frakendelse-af-foererret](#).

LOV	Færdselsloven § 118a, stk. 4	Godskørselsloven § 1, stk. 1	Godskørselsloven § 17, stk. 1
PRAKSIS	Højesteret · Højesteret forhøjer bøde til 450.000 kr. for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af diagramark EU-Domstolen · Overdragelse af strafansvar for køre- og hviletidsbestemmelser må ikke hindre vurdering af vejtransportvirksomheders gode vandel Landsretten · Landsretssag om bøde for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af takografdata Landsretten · Bødenedsættelse for medvirken til ulovlig cabotagekørsel baseret på uklarhed i retsgrundlaget og reduceret antal ulovlige kørsler Landsretten · Ulovlig godskørsel uden fornøden tilladelse - Bøde for overtrædelse af godskørselslov Landsretten · Landsrettens dom i sag om godskørsel uden tilladelse – Frifindelse for konfiskation Byretten · Vognmand og selskab idømt bøder på over en million kroner for systematisk ulovlig godskørsel Byretten · Bøde til fragtvirksomhed for medvirken til ulovlig godskørsel uden tilladelse		
			26.06.2026 11.05.2023 28.04.2024 13.10.2017 09.05.2017 04.03.2008 20.01.2023 01.05.2019

REFERENCE	Lovgrundlag	8 paragraffer
	Færdselsloven § 118 stk. 16 Godskørselsloven § 3 stk. 1 Godskørselsloven § 12 stk. 1 Straffeloven § 23	Godskørselsloven § 1 stk. 1 Godskørselsloven § 4 stk. 2 Godskørselsloven § 17 stk. 1 Straffeloven § 75 stk. 1

MATERIALE	Citerede afgørelser	21 afgørelser
HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS		2
26.06.2026	Højesteret forhøjer bøde til 450.000 kr. for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af diagramark	10836-13922
08.08.2019	Tilbageholdelse af leaset udenlandsk lastbil til sikkerhed for bøder efter færdselsloven	224-2018
EU-DOMSTOLEN · EUROPÆISK DOMSTOL		7
04.10.2024	Dommen om mobilitetspakke I: Delvis annullation af reglerne for vejtransport på grund af manglende konsekvensanalyse	C-541/20
21.12.2023	Sag C-167/22: Frifindelse af Danmark i sag om 25-timers parkeringsbegrænsning for lastbiler	C-167/22

11.05.2023	Overdragelse af strafansvar for køre- og hviletidsbestemmelser må ikke hindre vurdering af vejtransportvirksomheders godeandel	C-155/22
02.03.2023	Fortolkning af godstransport og anvendelsesområdet for køre- og hviletidsregler ved privat brug af tunge køretøjer over 7,5 ton	C-666/21
08.07.2021	Retten til cabotagekørsel i tilslutning til international godstransport for egen regning	C-937/19
02.02.2021	Præcisering af udstationeringsregler for chauffører ved cabotagekørsel: Berigtigelse af dommen i sag C-815/18	C-815/18
12.04.2018	Danske restriktioner for cabotagekørsel og medlemsstaternes skønsmargen ved uklare EU-regler	C-541/16

LANDSRET TEN · ANKEINSTANS

6

11.06.2025	Frifindelse af vognmand for manglende takografdata: Specialkøretøjer til dækskift ikke omfattet af køre-hviletidsreglerne	AM2025.06.11V
28.04.2024	Landsretssag om bøde for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af takografdata	10056-11778
29.03.2023	Bøde til transportselskab for manglende indsendelse af originale takografdata og overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser	S-2857-21
13.10.2017	Bødenedsættelse for medvirken til ulovlig cabotagekørsel baseret på uklarhed i retsgrundlaget og reduceret antal ulovlige kørsler	S-1115-17
09.05.2017	Ulovlig godskørsel uden fornøden tilladelse - Bøde for overtrædelse af godskørselslov	1014-1221
04.03.2008	Landsrettens dom i sag om godskørsel uden tilladelse – Frifindelse for konfiskation	6110-7321

BYRET TEN · FØRSTE INSTANS

5

20.01.2023	Vognmand og selskab idømt bøder på over en million kroner for systematisk ulovlig godskørsel	10043-11763
25.11.2020	Bøde for ulovlig godskørsel uden tilladelse og overskridelse af tilladt koblingsvægt	4-5077/2020
01.05.2019	Bøde til fragtvirksomhed for medvirken til ulovlig godskørsel uden tilladelse	15-876/2019
20.01.2016	Speditionsvirksomhed dømt for medvirken til ulovlig cabotagekørsel før international transport var afsluttet	4216/2015
04.12.2007	Dom for ulovlig godskørsel uden tilladelse og konfiskation af udbytte	6066-7256

SKATTERÅDET · ADMINISTRATIV MYNDIGHED

1

04.05.2026	Bindende svar: Internationale trucking-ydelser fra udenlandsk koncernselskab med EU-fællesskabstilladelse udgør ikke arbejdsudleje	25-4701845
------------	--	------------