

PRAKSISOVERSIGT · SØ- OG TRANSPORTRET

Praksisoversigt over køre- og hviletid og takografkontrol

Bødeudmåling, objektivt arbejdsgiveransvar og frakendelse efter færdselslovens §§ 86 a, 118 og 129 a-b

Version 2 · Opdateret 7. sep. 2026 · 47 afgørelser · 2008-2026

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Køre- og hviletidsreglerne i vejtransport hviler materielt på EU-retten – køre- og hviletidsforordningen (EF) nr. 561/2006 og takografforordningen (EU) nr. 165/2014 – men håndhæves i Danmark strafferetligt gennem færdselslovens § 86 a og køre- og hviletidsbekendtgørelsen. Praksis er domineret af tre spørgsmål: hvordan bøderne udmåles og kumuleres, hvor langt arbejdsgiverens objektive bødeansvar rækker, og hvornår takograf- og hviletidsovertrædelser koster førerretten til tunge køretøjer. Højesterets dom af 26. juni 2026 i sag 73/2025 har senest flyttet praksis for virksomhedens manglende udlevering af takografdata, idet bøden nu graderes efter antallet af manglende diagramark og ikke blot pr. kontrolperiode.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01** Bøden til føreren udgør 100 kr. pr. procent, som køre- eller hviletiden overskrides, og virksomhedens bøde er det dobbelte – 200 kr. pr. procent; ved overtrædelse af pausereglen halveres begge takster.
- 02** Udgangspunktet er absolut kumulation efter færdselslovens § 118 a, stk. 2, og fravigelse kræver særlige grunde efter stk. 4 – Østre Landsret afviste i 2015 at fravige kumulationen for en virksomhed med 128 domfældte forhold og en samlet bøde på 1.184.000 kr.
- 03** En førers samlede bøde i én kontrolperiode kan som udgangspunkt højst udgøre 30.000 kr. og virksomhedens 60.000 kr. pr. fører, men bødeloftet gælder ikke ved de mest alvorlige overtrædelser (MSI) eller ved virksomhedens egne udleveringspligter.
- 04** Højesteret fastslog i sag 73/2025, at EU-Domstolens praksis om »én overtrædelse, én sanktion« ikke afskærer national gradering af bøden efter antallet af manglende diagramark – men nedsatte en takstberegnet bøde på 702.000 kr. til omkring det halve som uproportional.
- 05** Ejeren eller brugeren af køretøjet kan pålægges bødeansvar efter færdselslovens § 118, stk. 16, uden at overtrædelsen kan tilregnes vedkommende som forsætlig eller uagtsom, og der fastsættes ingen forvandlingsstraf for dette ansvar.

- 06** Den registrerede bruger af køretøjet er rette ansvarssubjekt for Færdselsstyrelsens indkaldelse af takografdata, også når driften faktisk er overladt til et selskab, som den registrerede bruger selv ejer og leder.
- 07** Arbejdsgiveransvaret er vidtgående og kan ikke fraskrives ved at delegere det daglige driftsansvar til chaufføren.
- 08** Undtagelserne fra køre- og hviletidsforordningen fortolkes indskrænkende, og 100 km-radiussen måles i fugleflugtslinje på kortet, ikke ad den faktisk kørte vejstrækning.
- 09** Køretøjer over 3,5 t er kun omfattet, hvis de er »bestemt til godstransport« – permanent indrettede specialkøretøjer som rullende værksteder falder udenfor, mens køretøjer over 7,5 t er omfattet selv ved rent privat brug.
- 10** Ved for korte hvil kumuleres køretiden på hver side af hvilet, men kun hvis hvilet er under 7 timer; et sammenhængende hvil på mindst 7 timer afbryder altid opgørelsen af den daglige køretid.
- 11** Frakendelse af førerretten til tunge køretøjer sker betinget ved overskridelse af køre- eller hviletid med mere end 40 pct. eller ved seks takografforhold inden for 3 år, og ubetinget ved uautoriseret konstruktivt indgreb i takografen.
- 12** Ved flere køre- og hviletidsforhold sker frakendelsen kun ubetinget, hvis forholdene er begået over en periode på mere end én uge; ved rene takografforhold kræves særlig grove tilfælde.
- 13** Bødenedsættelse ved takografovertrædelser forudsætter dokumentation for, at forholdet utvivlsomt skyldes sjusk eller forglemmelse og ikke et forsøg på at hindre eller vanskeliggøre kontrollen.
- 14** Lang sagsbehandlingstid kan føre til bortfald af bøden, men fjerner ikke den færdselssikkerhedsbegrundede ubetingede frakendelse af førerretten.
- 15** Dansk straffemyndighed omfatter køre- og hviletidsovertrædelser begået i udlandet, jf. færdselslovens § 134, stk. 5, sammenholdt med forordningens artikel 19, stk. 2.

Regelhierarkiet: EU-forordninger, færdselslovens § 86 a og køre- og hviletidsbekendtgørelsen

§ 1

Køre- og hviletidsreglerne er materielt EU-ret. De grundlæggende pligter om daglig og ugentlig køretid, pauser og hvil følger af [køre- og hviletidsforordningen \(EF\) nr. 561/2006](#), mens pligterne om installation og brug af takograf, diagramark og førerkort følger af [takografforordningen \(EU\) nr. 165/2014](#), der pr. 2. marts 2016 afløste den tidligere kontrolapparatforordning (EØF) nr. 3821/85. Begge er senere ændret ved [forordning \(EU\) 2020/1054](#) (Mobilitetspakke I). Kontrollen er reguleret af [kontroldirektiv 2006/22/EF](#), og kategoriseringen af overtrædelsernes alvor af [Kommissionens forordning \(EU\) 2016/403](#). For kørsel uden for EU gælder AETR-overenskomsten.

Den danske gennemførelseshjemmel er [færdselslovens § 86 a, stk. 1](#), hvorefter transportministeren kan fastsætte bestemmelser om »gennemførelsen, anvendelsen og kontrol med overholdelsen« af EU-retsakterne om køre- og hviletid. I medfør heraf er udstedt [bekendtgørelsen om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og kontrol med arbejdstid](#), der siden 10. januar 2025 har afløst den tidligere bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007. Bekendtgørelsen indeholder dels de nationale undtagelser i [§ 2](#), dels de supplerende pligter for transportvirksomheden om brug af virksomhedskort og overførsel af data i [§§ 4 og 7](#), dels selve straffebestemmelserne i [§ 32](#) (køre- og hviletidsforordningen) og [§ 33](#) (takografforordningen).

Strafferammen findes i [færdselslovens § 118, stk. 15](#), hvorefter der for overtrædelse af forordningerne og af forskrifter udstedt efter [§ 86 a, stk. 1](#), kan fastsættes »straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder«. Samme bestemmelse indeholder to lovbestemte skærpesesgrunde: det skal indgå som en skærpende omstændighed, i hvilket omfang overtrædelsen er egnet til at forhindre effektiv kontrol, og som en særligt skærpende omstændighed, om den effektive kontrol er *søgt* forhindret. Endelig er det ved lovændringen i 2020 gjort til en særligt skærpende omstændighed, hvis det regulære ugentlige hvil tilbringes i køretøjet.

Nummereringen i [§ 118](#) har flyttet sig flere gange. Den bestemmelse, der i Rigsadvokatmeddelelsen omtales som [§ 118, stk. 12](#), og i landsretspraksis fra 2024 som [§ 118, stk. 14](#), er i den gældende love bekendtgørelse henholdsvis [stk. 15](#) (bødehjælpen) og [stk. 16](#) (det objektive ejer-/brugeransvar). Ved læsning af ældre domme skal henvisningerne derfor oversættes til den aktuelle nummerering.

LOV

[Bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og kontrol med arbejdstid § 32](#)

[Bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og kontrol med arbejdstid § 33, stk. 1](#)

[Færdselsloven § 86a, stk. 1](#)

[Færdselsloven § 118, stk. 15](#)

Bødetaksterne: 100 kr. pr. procent til føreren, det dobbelte til virksomheden

§ 2

Bødesystemet er takstbaseret og bygger på et gradueret system indført ved **lov nr. 557 af 24. juni 2005**.

[Rigsadvokatmeddelelsen, afsnittet Køre- og hviletid, pkt. 5.1.1](#) beskriver beregningen:

»Bøden skal for føreren fastsættes til 100 kr. for hver gang, den fastsatte grænse for køretid eller hviletid overskrides med 1 procent. For virksomheden fastsættes en bøde, der er det dobbelte af bøden til føreren, dvs. 200 kr. pr. procent reglerne overskrides.«

Meddelelsen illustrerer beregningen konkret: en daglig køretid på 12 timer og 21 minutter overskrider den tilladte køretid på 10 timer med 141 minutter, svarende til 23,5 pct., der rundes ned til 23 pct. Bøden bliver da $23 \times 100 \text{ kr.} = 2.300 \text{ kr.}$ til chaufføren (oprundet til 2.500 kr.) og $23 \times 200 \text{ kr.} = 4.600 \text{ kr.}$ til virksomheden (oprundet til 5.000 kr.). Oprundingen følger af [færdselslovens § 118 a, stk. 5](#), hvorefter bøderne på dette område udmåles til 500 kr. eller beløb derover, som er delelige med 500 – altså en lavere minimumsbøde end den generelle færdselsbøde på 1.000 kr.

For overtrædelse af pausereglen i forordningens artikel 7 halveres taksterne til 50 kr. pr. procent for føreren og 100 kr. for virksomheden, jf. [§ 118 a, stk. 6](#). Bestemmelsen blev indsat ved **lov nr. 697 af 8. juni 2017**, og forarbejderne til bestemmelsen beskriver desuden en glidende nedsættelsesskala ved formildende omstændigheder: er køretiden ikke overskredet før eller efter den for korte pause, nedsættes bøden med faktor

0,75 ved pauser på 10-19 minutter, 0,50 ved 20-29 minutter og 0,25 ved 30-39 minutter. Er den samlede pause på mindst 40 minutter – dvs. højst 5 minutter for kort – udmåles som udgangspunkt slet ingen bøde.

For takografovertrædelser afhænger bødeniveauet af overtrædelsens kategorisering efter Kommissionens forordning (EU) 2016/403 i fire trin: mest alvorlige (MSI), meget alvorlige (VSI), alvorlige (SI) og mindre overtrædelser (MI). Manglende udlevering af diagramark eller datafiler er efter forarbejderne en *meget alvorlig* overtrædelse med en normalbøde på 6.000 kr. – det niveau er anvendt konsekvent i praksis, jf. **149/2015**, **SS-474/2023-OLR** og **SS-73/2025-HJR**.

Det fremgår udtrykkeligt af [Rigsadvokatmeddelelsen, pkt. 4.3](#), at det er »*udgangspunktet, at der rejses tiltale for hver enkelt overtrædelse af takografforordningen*«, netop fordi enhver formel takografovertrædelse principielt kan hindre kontrollen med de materielle regler.

LOV [Færdselsloven § 118a, stk. 5, 6](#)

PRAKSIS	Højesteret · Højesteret forhøjer bøde til 450.000 kr. for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af diagramark	26.06.2026
	Højesteret · Stadfæstelse af bøde til transportvirksomhed for chaufførs manglende indtastning af landekoder i takograf	26.02.2016
	Landsretten · Landsretssag om bøde for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af takografdata	28.04.2024

§ 3 Absolut kumulation, bødeloft og proportionalitetsprøvelsen

Efter [færdselslovens § 118 a, stk. 2](#) sammenlægges bødestraffen for hver overtrædelse (absolut kumulation), og efter [stk. 4](#) kan dette udgangspunkt kun fraviges, når særlige grunde taler herfor. Praksis er restriktiv.

I **S-3165-14** stadfæstede Østre Landsret den 11. september 2015 fuld takstmæssig kumulation over for et transportselskab med 128 domfældte forhold efter en virksomhedskontrol. Byretten havde nedsat bøden fra 1.192.000 kr. til 700.000 kr. som kompensation for sagsbehandlingstiden; landsretten forhøjede den igen til det fulde niveau:

»Reglerne om køre- og hviletid skal navnlig varetage væsentlige færdselssikkerhedsmæssige formål samt sikre chaufførernes arbejdsvilkår, mens reglerne om kontrolapparatet skal sikre myndighedernes mulighed for at føre kontrol med overholdelsen af køre- og hviletidsreglerne.«

»Herefter, og da overtrædelserne er begået som led i driften af en erhvervsvirksomhed, finder landsretten, at der ikke foreligger sådanne særlige grunde, at udgangspunktet om absolut kumulation skal fraviges.«

Højesteret har i **149/2015** prøvet kumulationen op imod EU-rettens proportionalitetsprincip. Sagen angik en chaufførs gentagne undladelse af at indtaste landekoder – en overtrædelse kategoriseret som *mindre*. Virksomheden gjorde gældende, at fem bøder á 6.000 kr. var uproportionale, fordi taksten ikke var differentieret efter grovhed. Højesteret afviste:

»Højesteret finder ligesom landsretten, at der ikke er oplyst omstændigheder, der kan begrunde en fravigelse af udgangspunktet om en bøde på 6.000 kr. for en enkelt overtrædelse og om absolut kumulation efter færdselslovens § 118 a, stk. 2, jf. stk. 5. [...] Højesteret tiltræder, at en samlet bøde på 30.000 kr. ikke er i strid med EU-rettens proportionalitetsprincip.«

EU-Domstolens generelle praksis peger dog i retning af, at rent faste, ugraduerede sanktioner er problematiske. I **C-497/15** (Euro-Team) og senest **C-61/23** fandt Domstolen, at faste bødebeløb, der ikke kan tilpasses overtrædelsens karakter og grovhed, strider mod proportionalitetsprincippet. Domstolen anerkendte samtidig i Euro-Team, at objektivt ansvar (*strict liability*) ikke i sig selv er uforeneligt med EU-retten.

Som en dansk proportionalitetsventil blev der ved **lov nr. 697 af 8. juni 2017** indført et bødeloft i **§ 118 a, stk. 5**: en førers samlede bøde i én kontrolperiode kan højst udgøre 30.000 kr., og i så fald højst 60.000 kr. pr. fører for virksomheden. Forarbejderne forklarer, at loftet er fastsat, så det »ca. svarer til en gennemsnitlig månedsindkomst før skat for en dansk fører«, og at det skal sikre proportionalitet, bl.a. fordi føreren ud over bøden risikerer frakendelse. Loftet gælder ikke ved MSI-overtrædelser og heller ikke, hvor virksomheden selv overtræder takografforordningens pligter – fx udleveringspligten, jf. **Rigsadvokatmeddelelsen, pkt. 5.1.3**. Beløbene reguleres hvert femte år, jf. **§ 118 a, stk. 7**.

LOV **Færdselsloven § 118a, stk. 2-7**

PRAKSIS	Højesteret · Stadfæstelse af bøde til transportvirksomhed for chaufførs manglende indtastning af landekoder i takograf	26.02.2016
	EU-Domstolen · EU-Domstolen: Faste bøder for manglende betaling af vejafgift er i strid med EU's proportionalitetsprincip	21.11.2024
	EU-Domstolen · Proportionalitet af faste bøder for manglende betaling af vejafgift for tunge godskøretøjer i Ungarn	21.03.2017
	Landsretten · Bødeskærpelse for transportvirksomhed i sag om omfattende overtrædelser af køre- og hviletid og manglende kontrolapparatdata	11.09.2015

§ 4 Højesterets 2026-dom: bøden gradueres efter antallet af manglende diagramark

Det centrale stridspunkt i nyere praksis har været, om virksomhedens bøde for manglende udlevering af takografdata skal fastsættes pr. dag, pr. køretøj eller pr. kontrolperiode. Spørgsmålet udspringer af EU-Domstolens dom af 24. marts 2021 i de forenede sager **C-870/19** og **C-871/19** (*Prefettura Firenze mod MI og TB*), hvor Domstolen fastslog, at en fører, der ved en kontrol ikke kan forevise diagramark for kontroldagen og de forudgående 28 dage, har begået **én enkelt overtrædelse**, som kun kan udløse **én sanktion** – men at sanktionen skal differentieres efter grovheden, dvs. efter antallet af manglende ark.

Udviklingen i dansk praksis kan opstilles således:

Instans	Afgørelse	Beregningsprincip	Bøde for takografforholdet
Retten i Aarhus, 2020	72-6065/2018	Pr. manglende dag/datafil	612.000 kr.
Østre Landsret, 2024	SS-474/2023-OLR	Pr. køretøj pr. kontrolperiode	36.000 kr. (6 × 6.000 kr.)
Højesteret, 2026	SS-73/2025-HJR	Pr. manglende diagramark, med proportionalitetsnedsættelse	ca. 345.000 kr. (af 702.000 kr.)

Østre Landsret lagde i **SS-474/2023-OLR** af 28. april 2024 vægt på Prefettura-dommen og fandt »ikke tilstrækkelige holdepunkter for at antage, at bøden for manglende udlevering af diagramark/datafiler skal fastsættes pr. dag«. Bøden blev derfor fastsat til 6.000 kr. pr. køretøj pr. kontrolperiode – i alt 36.000 kr. for seks lastbiler, hvor anklagemyndigheden havde påstået over en million kroner.

Højesteret ændrede dette i [SS-73/2025-HJR](#) af 26. juni 2026. Der var tale om 117 manglende udleveringer (fem lastbiler i 20 dage og én lastbil i 17 dage). Højesteret fandt, at Prefettura-dommen ikke var til hinder for, at der ved bødens *størrelse* blev lagt vægt på antallet af ikke-udleverede diagramark eller datafiler, jf. også [artikel 19, stk. 1, i forordning \(EF\) nr. 561/2006](#). Retten afviste at forelægge præjudicielle spørgsmål, da der ikke bestod rimelig tvivl om fortolkningen. Udgangspunktet blev dermed $117 \times 6.000 \text{ kr.} = 702.000 \text{ kr.}$, men retten indbyggede en proportionalitetsventil:

»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.«

Den samlede bøde – inklusive 105.000 kr. for ti tilfælde af ulovlig godskørsel – blev fastsat til 450.000 kr. Retstilstanden er dermed, at antallet af manglende ark er det bærende beregningsgrundlag, men at domstolene foretager en konkret rimelighedsprøvelse af det samlede resultat.

LOV	Færdselsloven § 118, stk. 15, 16	Færdselsloven § 118a, stk. 2	
PRAKSIS	Højesteret · Højesteret forhøjer bøde til 450.000 kr. for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af diagramark		26.06.2026
	EU-Domstolen · Enkelt overtrædelse ved manglende forevisning af flere dages diagramark fra fartsskrivere inden for vejtransport		24.03.2021
	Landsretten · Landsretssag om bøde for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af takografdata		28.04.2024
	Byretten · Virksomhed idømt bøde på 612.000 kr. for manglende udlevering af takografdata for seks lastbiler		24.06.2020

Arbejdsgiverens objektive bødeansvar og spørgsmålet om rette ansvarssubjekt

§ 5

[Færdselslovens § 118, stk. 16](#) hjemler et objektivt bødeansvar:

»For overtrædelse af forskrifter udstedt i medfør af § 85, stk. 1, kan der pålægges ejeren eller brugeren af køretøjet bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom. Tilsvarende gælder for overtrædelse af bestemmelser i de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1 [...] For bødeansvaret fastsættes ingen forvandlingsstraf.«

Bekendtgørelsens [§ 34](#) udmønter dette for arbejdsgiveren, når kørslen er foretaget i dennes interesse, ligeledes uden forvandlingsstraf.

Ansaret er vidtgående. I [V.L. S-0810-16](#) af 9. januar 2017 stadfæstede Vestre Landsret en tillægsbøde på 72.000 kr. til en vognmand for en ansat chaufførs systematiske misbrug af kontrolapparatet, med den begrundelse at arbejdsgiveransvaret ikke kan omgås ved at delegere det daglige driftsansvar til chaufføren. Tilsvarende afviste Retten på Frederiksberg i [SS-1071/2008-FRB](#) at lade virksomhedens beskedne størrelse (tre ansatte) begrænse ansvaret. I [2-7823/2016](#) udtalte Retten i Kolding direkte, at selskabet »som arbejdsgiver er ansvarlig [...] for de to chaufførers handlinger, selv om handlingerne ikke kan tilregnes selskabet som forsætlige eller uagtsomme«.

Hvem der er *rette* arbejdsgiver, kan derimod være omtvistet ved koncernstrukturer. I [S-1601-13](#) af 28. marts 2014 måtte Østre Landsret afgøre, hvilket af to nærtstående selskaber der reelt bar arbejdsgiveransvaret for en

chaufførs kørsel. Og i [S-2857-21](#) af 29. marts 2023 var parterne enige om, at det objektive strafansvar for den juridiske person ikke bortfaldt, selv om selskabet under sagen var opløst ved fusion.

Det mest principielle spørgsmål – om Færdselsstyrelsen kan rette kontrolanmodningen mod den *registrerede* bruger, når driften faktisk ligger i et andet selskab – er afgjort i **SS-474/2023-OLR** og **SS-73/2025-HJR**. Landsretten lagde vægt på, at styrelsens virksomhedskontrol indkalder oplysninger hos den registrerede bruger, og at dette er »i overensstemmelse med forordningens formål, hvorefter tilsynsmyndigheden skal kunne gennemføre en effektiv kontrol og håndhævelse«. Højesteret tiltrådte:

»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.«

EU-retten sætter en grænse for, hvor langt ansvaret kan flyttes væk fra virksomheden. I **C-155/22** fastslog EU-Domstolen, at en national ordning, der lader en vejtransportvirksomhed overdrage det strafferetlige ansvar til en ansvarlig befuldmægtiget, er uforenelig med [forordning \(EF\) nr. 1071/2009](#), hvis overtrædelserne derved ikke kan indgå i vurderingen af virksomhedens godeandel. Omvendt fastslog Domstolen i **C-287/14** (Eurospeed), at forordning 561/2006 ikke er til hinder for, at *føreren* holdes personligt ansvarlig for egne overtrædelser – enten i stedet for eller i tillæg til virksomheden.

LOV

[Bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og kontrol med arbejdstid § 34](#)

[Færdselsloven § 118, stk. 16](#)

PRAKSIS	Højesteret · Højesteret forhøjer bøde til 450.000 kr. for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af diagramark	26.06.2026
	EU-Domstolen · Overdragelse af strafansvar for køre- og hviletidsbestemmelser må ikke hindre vurdering af vejtransportvirksomheders godeandel	11.05.2023
	EU-Domstolen · Førers individuelle ansvar for manglende fartskriverdokumentation i vejtransport (Forordning 561/2006)	08.06.2016
	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
	Landsretten · Vognmands ansvar for chaufførs misbrug af førerkort og overtrædelse af køre-hviletidsregler	09.01.2017
	Landsretten · T-A/S dømt for misbrug af førerkort og overtrædelse af køre-hviletidsregler som arbejdsgiver	28.03.2014
	Byretten · Bøde på 390.000 kr. til transportvirksomhed for omfattende brud på køre- og hviletid samt takografmanipulation	27.03.2017
	Byretten · Arbejdsgiveransvar for chaufførs overtrædelse af køre- og hviletidsregler samt fejlbetjening af kontrolapparat	03.11.2008

§ 6 Anvendelsesområdet: hvornår er kørslen overhovedet omfattet?

Den første prøvelse i enhver sag er, om kørslen er omfattet af forordningerne. Undtagelserne findes dels i forordningens artikel 3 (EU-undtagelserne), dels i artikel 13, som medlemsstaterne nationalt kan udmønte – i Danmark i [bekendtgørelsens § 2](#), der opfører 18 kategorier, herunder landbrugs-, gartneri- og skovbrugsvirksomheders godstransport inden for 100 km fra hjemstedet, entreprenørmaskintransport inden for 100 km, mælkeindsamling fra gårde og køretøjer til levering af færdigblandet beton.

EU-Domstolen fortolker undtagelserne indskrænkende. I **C-13/21** (*Priscoforest*) fastslog Domstolen to ting af praktisk betydning: »radius af 100 km« skal forstås som en **lige linje på et kort** – fugleflugtslinje, ikke den faktisk kørte vejstrækning – og undtagelsen gælder kun for transportopgaver, der i deres helhed holdes inden for radiussen; blandet kørsel giver ikke en generel undtagelse. I **C-231/18** fandt Domstolen tilsvarende, at »lokale markeder« i artikel 13, stk. 1, litra p, betegner et konkret fysisk handelssted, så direkte transport fra gård til slagteri falder uden for undtagelsen. Og i **C-477/22** blev det præciseret, at undtagelsen for rutekørsel under 50 km angår den enkelte trafikforbindelses længde, ikke chaufførens samlede daglige kørsel – mens **C-245/15** viste, at arbejdsgiverens befordring af egne ansatte over en rute under 50 km kan være omfattet af undtagelsen som »speciel rutekørsel«.

Modsat gælder, at anvendelsesområdet ikke kan omgås ved at påberåbe sig privat brug. I **C-666/21** fastslog Domstolen, at et køretøj på over 17 tons – indrettet til beboelse og anvendt til transport af snescootere til privat brug – var omfattet, fordi undtagelsen for ikke-erhvervsmæssig godstransport kun rækker op til 7,5 tons, og fordi hverken køretøjets indretning, lastkapacitet eller nationale registreringskategori har betydning.

I dansk praksis er afgrænsningen prøvet i [AM2025.06.11V](#) af 11. juni 2025. To lastbiler var indrettet som rullende værksteder til dækskift på landbrugsmaskiner, med fastmonteret kran, dækmaskine og værktøjsskur på ladet, som kun kunne bære 150 kg og var uden surringsøjer. Byretten havde idømt en bøde på 123.500 kr., fordi det *teknisk* var muligt at medbringe mindre genstande. Vestre Landsret frifandt: køretøjerne var permanent indrettet til andre formål og dermed ikke »bestemt til godstransport« efter [artikel 4, litra a, i forordning 561/2006](#), hvorfor der heller ikke gjaldt noget takografkrav efter [artikel 3, stk. 1, i forordning 165/2014](#). Landsretten støttede sig på Færdselsstyrelsens vejledning af 28. marts 2018.

Også nationale undtagelser prøves konkret. I **SS-711/2008-HBK** afviste Retten i Holbæk en vognmands anbringende om, at kørslen var undtaget som »asfalkørsel«, men gav ham medhold i, at der skulle indlægges måleusikkerhed ved aflæsning af ét diagramark – i overensstemmelse med [Rigsadvokatmeddelelsen, pkt. 3.1](#), hvorefter der »alene skal rejses tiltale for overtrædelser, som med sikkerhed fremgår ved en aflæsning af diagramarket«.

LOV

Bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og kontrol med arbejdstid § 2

PRAKSIS	EU-Domstolen · Præcisering af undtagelsen for rutekørsel under 50 km og beregning af køretid i vejtransport	09.11.2023
	EU-Domstolen · Fortolkning af godstransport og anvendelsesområdet for køre- og hviletidsregler ved privat brug af tunge køretøjer over 7,5 ton	02.03.2023
	EU-Domstolen · Fortolkning af radiusbegrebet og anvendelse af undtagelser for køre- og hviletid i skovbrugsvirksomheder	07.07.2022
	EU-Domstolen · Fortolkning af undtagelse for takografpligt ved transport af levende dyr til lokale markeder	07.02.2019
	EU-Domstolen · Befordring af ansatte: Fortolkning af 'speciel rutekørsel' og undtagelse fra køre- og hviletidsreglerne ved korte ruter	01.03.2017
	Landsretten · Frifindelse af vognmand for manglende takografdata: Specialkøretøjer til dækskift ikke omfattet af køre-hviletidsreglerne	11.06.2025
	Byretten · Dom for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser	22.06.2009

Beregningsreglerne: kumulation af køretid, 7-timers reglen og færgereglen

§ 7

Bødeudmålingen forudsætter en korrekt opgørelse af den procentvise overskridelse, og her har administrativ praksis og domstolspraksis grebet tæt ind i hinanden.

Kumulation af køretid ved for korte hvil. Udgangspunktet er, at kun lovlige hvil afbryder køretiden, så køretiderne på hver side af et for kort hvil lægges sammen. Ved Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 15. november 2011 blev denne kumulation begrænset, så den kun sker, hvis hvilet er **under 7 timer**. Et sammenhængende hvil på mindst 7 timer afbryder derfor altid opgørelsen af den daglige køretid, jf. [Rigsadvokatmeddelelsen, pkt. 4.2.4](#). Højesteret anvendte den nye praksis i [sag 2/2013](#) af 8. maj 2013 på et forhold, hvor hvilet havde været 7 timer og 3 minutter. Byret og landsret havde efter den tidligere praksis kumuleret køretiderne til 14 timer og 48 minutter – en overskridelse på 48 pct. Højesteret frifandt i forholdet og nedsatte bøden fra 11.500 kr. til 6.500 kr., idet den ændrede praksis fandt anvendelse på sager, som ikke var endeligt afgjort ved ikrafttrædelsen.

Færgereglen. Efter [artikel 9, stk. 1, i forordning 561/2006](#) kan et dagligt hvil afbrydes, mens føreren ledsager køretøjet om bord på en færge – dog højst to gange og i sammenlagt højst én time. I [sag 4/2014](#) af 15. april 2014 fastslog Højesteret, at færgereglen kan anvendes til kumulativ beregning af hviletiden på hver side af overfarten, også selv om føreren ikke når op på de fulde 11 timers regulære hvile. Konsekvensen var, at overtrædelsen blev opgjort til under 30 pct., og at der derfor ikke var hjemmel til frakendelse. Byretten i Roskilde havde i [SS-8192/2012-ROS](#) tilsvarende beregnet overtrædelsen til 20 pct. i stedet for de påståede 47 pct., mens Østre Landsret i [SS-493/2013-OLR](#) nåede et andet resultat under dissens – en uenighed, Højesteret siden afklarede.

Færgereglens betingelser er dog absolutte. I [S-3865-13](#) af 30. oktober 2014 stadfæstede Østre Landsret bøder og ubetinget frakendelse i 6 måneder over for to litauiske chauffører, fordi afbrydelsen af hvilet havde været for lang til, at reglen kunne anvendes.

Tolerancer og pauser. Der gælder en generel tolerancegrænse på 5 pct. på køretiden, og efter cirkulæreskrivelse nr. 9988 af 31. oktober 2006 kan det analoge kontrolapparat åbnes med henblik på egenkontrol op til seks gange pr. daglig arbejdsperiode á højst ét minut, uden at dette anses for unødigt åbning, jf. [cirkulæreskrivelsen om ændring af praksis vedrørende sanktioner på køre- og hviletidsområdet](#). Omvendt fastslog Østre Landsret i [S-1819-13](#) af 22. november 2013, at kortvarige flytninger af et vogntog på en forhandlerplads ikke fritog chaufføren for ansvar for kørsel i over 8 timer uden regulær pause, idet betingelserne i Kommissionens vejledningsnotat 3 ikke var opfyldt. Samme linje ses i [2-7823/2016](#), hvor Retten i Kolding udtalte, at selv meget kortvarig kørsel i forbindelse med af- og pålæsning ulovligt afbryder den sammenhængende hviletid.

Flermandsbetjening. Reglen om flermandsbetjening i [artikel 8, stk. 5](#) forudsætter, at der efter den første time er mindst to førere om bord. Retten i Viborg tog i [SS-2986/2007-VIB](#) stilling til, hvornår en turistbuskørsel kunne anses for tommandsbetjent med de heraf følgende lempeligere hviletidsregler.

LOV	Færdselsloven § 118, stk. 15	
PRAKSIS	Højesteret · Fortolkning af færgereglen ved beregning af overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser	15.04.2014
	Landsretten · Overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser: Færge-reglen fandt ikke anvendelse grundet for lang afbrydelse	30.10.2014
	Landsretten · Ubetinget frakendelse af førerretten for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser	22.11.2013
	Landsretten · Dom om overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser og betinget frakendelse af førerret	04.07.2013
	Landsretten · Dom for groft mandatsvig og skyldnersvig i forbindelse med selskabskonkurser	08.05.2013

Byretten · Bøde på 390.000 kr. til transportvirksomhed for omfattende brud på køre- og hviletid samt takografmanipulation	27.03.2017
Byretten · Bødestraf og frifindelse for førerretsfrakendelse i sag om overtrædelse af køre-hviletidsregler ved færgekørsel	04.02.2013
Byretten · Sag om overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser	04.06.2008

§ 8 Takografmanipulation, fremmed førerkort og OUT-funktionen

Den skærpede ende af praksis angår aktiv omgåelse af kontrolsystemet. Her slår [færdselslovens § 118, stk. 15](#) igennem med sin særligt skærpene omstændighed, når den effektive kontrol er *søgt* forhindret, og der er som udgangspunkt ikke grundlag for bødenedsættelse.

Den mest illustrative sag er [2-7823/2016](#) af 27. marts 2017, hvor Retten i Kolding fandt et transportselskab skyldigt i alle 56 forhold og udmålte en bøde på 390.000 kr. Mønstrer var systematisk: førerkortene blev fjernet under kørsel samtidig med, at takografens »OUT«-funktion blev aktiveret, selv om vogntoget udførte almindelige transportopgaver inden for EU, og der blev gentagne gange indtastet forkerte nationalitetskoder (FO – Færøerne). Retten lagde vægt på, at OUT-funktionen inden for gerningsperioden var brugt i 11 tilfælde, herunder én gang dagligt i seks sammenhængende dage, samtidig med at førerkortene var taget ud, og at der var kørt inden for hvileperioderne. Bøden blev ikke nedsat:

»Idet det endelig bemærkes, at der ikke er grundlag for at fravige de normale bødetakster fastsættes straffen til en bøde på 390.000 kr.«

Brug af en andens førerkort behandles som mere end en færdselsforseelse. I [3-6366/2014](#) af 26. november 2014 dømte Retten i Kolding to lastbilchauffører for **personelfalsk** efter [straffelovens § 174](#) samt overtrædelse af kontrolapparatreglerne, fordi de havde anvendt en tredjeparts førerkort i det digitale kontrolapparat for at strække den tilladte køretid. Sanktionen blev betinget fængsel. Tilsvarende blev en chauffør i [SS-2685/2009-SON](#) dømt for at have indsat et fremmed førerkort i fartskriveren under en grisetransport.

Mindre grove – men stadig sanktionerede – er de formelle mangler. I [6-7766/2014](#) af 10. september 2015 idømte Retten i Odense en arbejdsgiver 114.000 kr. for 18 tilfælde af kørsel med udløbet førerkort samt køre- og hviletidsovertrædelser, uanset forsvarerens proportionalitetsindsigelse. I [S-2857-21](#) af 29. marts 2023 fastholdt Østre Landsret ansvaret for gentagen indsendelse af datafiler med **signaturfejl** – dvs. uden intakte digitale signaturer – trods selskabets forklaring om en automatiseret skyløsning uden fejlmeldinger, idet selskabet var givet lejlighed til at fremsende data på ny.

En særlig kategori er bødenedsættelse ved sjusk. [Rigsadvokatmeddelelsen, pkt. 4.3.2](#) beskriver den snævre adgang hertil:

»I de tilfælde, hvor der er tale om flere overtrædelser i løbet af en måned (mere sjusk generelt), men hvor tiltalte fremkommer med dokumentation for, at overtrædelserne af reglerne om takografen (kontrolapparatet) utvivlsomt skyldes sjusk/forglemmelse og ikke forsøg på at hindre eller vanskeliggøre politiets kontrol, kan bøden nedsættes. Bødenedsættelse [kan] som udgangspunkt ikke komme på tale, hvis der er tale om forholdsvis mange og/eller mere systematiske overtrædelser af reglerne om takografen.«

Meddelelsen fremhæver samtidig, at manglende angivelse af førerens navn på et analogt diagramark i almindelighed *ikke* bør føre til tiltalefrafald eller bødenedsættelse, fordi arket efter kørslen kan påføres et andet

navn – med henvisning til U 2007.1698 Ø, hvor et selskab blev straffet med 126.000 kr. for bl.a. i 21 tilfælde at have undladt at udfylde diagramarket med for- og efternavn.

LOV	Færdselsloven § 118, stk. 15	Straffeloven § 174	
PRAKSIS	Landsretten · Bøde til transportselskab for manglende indsendelse af originale takografdata og overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser		29.03.2023
	Byretten · Bøde på 390.000 kr. til transportvirksomhed for omfattende brud på køre- og hviletid samt takografmanipulation		27.03.2017
	Byretten · Arbejdsgiver idømt bøde på 114.000 kr. for 18 tilfælde af kørsel med udløbet førerkort samt brud på køre- og hviletidsreglerne		10.09.2015
	Byretten · Dom for personelfalsk og ulovlig brug af førerkort: Betinget fængsel til to lastbilchauffører		26.11.2014
	Byretten · Transportvirksomhed og chauffør dømt for overtrædelse af dyreværnsloven og køre-hviletidsbestemmelser		26.01.2010

§ 9 Frakendelse af førerretten til tunge køretøjer efter §§ 129 a og 129 b

Ved lov nr. 697 af 8. juni 2017, i kraft 1. juni 2018, blev der indført et **særskilt** frakendelsessystem for store og tunge køretøjer. Frakendelsen rammer alene kategorierne C1, C1/E, C, C/E, D1, D1/E, D, D/E og B/E – førerretten til almindelig bil og motorcykel bevares, jf. [Rigsadvokatmeddelelsen om frakendelse af førerretten, pkt. 5.1.2.](#)

Betinget frakendelse følger af [færdselslovens § 129 a, stk. 1](#) i tre tilfælde:

- overskridelse af største tilladte totalvægt med mere end 30 pct. ([nr. 1](#)),
- overtrædelse af køretid eller hviletid med mere end **40 pct.**, dog ikke pausereglerne ([nr. 2](#)), og
- **seks forhold** vedrørende takografen inden for en periode på 3 år ([nr. 3](#)).

Grænsen for køre- og hviletidsforhold blev med 2017-loven hævet fra 30 pct. til 40 pct. Forarbejderne præciserer beregningen: køretid og hviletid vurderes **hver for sig**, så det ikke er den samlede kumulerede køretid, der danner grundlag for frakendelse, men alene køretiden på hver side af hvilet eller den for korte hviletid – netop for at undgå, at føreren frakendes for forhold, som isoleret set kun udgør mindre overskridelser. Samtidig blev pauseovertrædelser (artikel 7) helt taget ud af frakendelsesgrundlaget.

Ubetinget frakendelse følger af [§ 129 b, stk. 1](#), navnlig hvis føreren har ført køretøjet velvidende, at der var foretaget et **uautoriseret, konstruktivt indgreb** i takografen eller dens forbindelser ([nr. 1](#)), har gjort sig skyldig i flere forhold omfattet af [§ 129 a, stk. 1](#) ([nr. 2](#)), eller har begået et nyt forhold i prøvetiden efter en betinget frakendelse ([nr. 3](#)). To vigtige begrænsninger følger af [stk. 2 og 3](#): ved flere forhold, der alene angår køre- og hviletid, sker frakendelsen kun ubetinget, hvis forholdene er begået i en periode på **mere end én uge** (mandag kl. 00.00 til søndag kl. 24.00), og ved forhold, der alene angår takografen, kun i **særlig grove tilfælde**.

Praksis illustrerer begge udfald. I [S-1819-13](#) blev en lastbilchauffør ubetinget frakendt førerretten for 13 forhold begået over godt to år. I [SS-3242/2010-ODE](#) idømte Retten i Odense bøde og ubetinget frakendelse i ét år efter gentagne overtrædelser i en måned. Omvendt endte [SS-711/2008-HBK](#) og [SS-334/2011-HJO](#) med betinget frakendelse.

Undtagelsen ved særligt formildende omstændigheder i [§ 129 a, stk. 2](#) er efter forarbejderne »en meget snæver undtagelsesbestemmelse, som kun forudsættes anvendt i særlige tilfælde«. Der nævnes to typetilfælde: en færgaefbrydelse, der kun er 2-3 minutter for lang og er enkeltstående, og en mindre tidsmæssig overskridelse

(i almindelighed højst 30 minutter) af betingelsen om, at der efter den første time skal være to førere om bord ved flermandsbetjening. Rigsadvokaten har i [meddelelsens pkt. 5.2.2.2](#) udmøntet dette til, at der ikke skal nedlægges påstand om betinget frakendelse, hvis den samlede afbrydelse af færgehilet er på 1 time og 2-3 minutter i et enkeltstående tilfælde – men at der ved længere afbrydelser som udgangspunkt skal nedlægges påstand. Forarbejderne understreger udtrykkeligt, at **personlige forhold hos føreren eller misforståelser af reglerne ikke** kan udgøre særligt formildende omstændigheder.

LOV	Færdselsloven § 129a, stk. 1, 2	Færdselsloven § 129b, stk. 1-4	
PRAKSIS	Landsretten · Overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser: Færge-reglen fandt ikke anvendelse grundet for lang afbrydelse		30.10.2014
	Landsretten · Ubetinget frakendelse af førerretten for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser		22.11.2013
	Landsretten · Dom vedrørende overtrædelse af færdselslovgivningen og hviletidsbestemmelser		07.10.2009
	Byretten · Dom for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser med betinget frakendelse af førerret		01.03.2012
	Byretten · Dom for overtrædelser af hvil og køretidsregler under lastbiltransport		17.11.2010
	Byretten · Dom for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser		22.06.2009

§ 10 Kontrolsystemet: vejkontrol, virksomhedskontrol og kontrolperioder

Kontrollen er delt mellem to myndigheder. Efter [bekendtgørelsens § 24](#) udfører **Færdselsstyrelsen** den administrative kontrol med virksomhedernes overholdelse af forordningerne, AETR-overenskomsten og bekendtgørelsen, mens **politiet** udfører vejkontrollen. Kontrollen skal ske i overensstemmelse med kontroldirektivet, jf. [cirkulæret om kontrol af køre- og hviletidsreglerne](#), der forpligter til at kontrollere mindst 3 pct. af arbejdsdagene for førere omfattet af forordningerne.

Kontrolperioderne følger af [§ 25](#):

Kontroltype	Kontrolperiode
Administrativ virksomhedskontrol	2 måneder
Vejkontrol	Kontroldagen + de foregående 56 dage

Kontrolperioden har direkte betydning for bødeloftet i [§ 118 a, stk. 5](#), idet loftet gælder pr. kontrolperiode. Ved flere efterfølgende overtrædelser skal det derfor undersøges, om de ligger inden for samme kontrolperiode – konstateres overtrædelser først ved en virksomhedskontrol for januar og dernæst ved en vejkontrol i februar, er der efter forarbejderne tale om to forskellige kontrolperioder med hvert sit loft.

Under vejkontrollen har føreren efter [§ 26](#) ret til at kontakte hovedkontoret eller transportlederen, så bevis, der ikke findes i køretøjet, kan fremsendes inden kontrollens afslutning – uden at dette berører førerens egen pligt til korrekt brug af takografudstyret.

Færdselsstyrelsens adgang til virksomheden følger af [§ 86 a, stk. 5](#), hvorefter transportministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, »til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation« har adgang til forretningslokaler, forretningsbøger og papirer, herunder elektronisk materiale. Bestemmelsen henviste oprindeligt til politiet, men blev ændret ved **lov nr. 139 af 25. februar 2020** som følge af, at kontrolopgaven ved

kongelig resolution af 28. juni 2015 blev overført fra Justitsministeriet til Transportministeriet. Forarbejderne understreger, at der **ikke** er tale om en udvidelse af tvangsindgrebsadgangen:

»Den foreslåede ændring indebærer ikke en udvidelse af myndighedernes adgang til at foretage tvangsindgreb udenfor strafferetsplejen i forhold til den gældende adgang. [...] Kontrollen er således fortsat begrænset til de lokaler, hvorfra virksomheden drives, og omfatter ikke privat beboelse, medmindre forretningskontoret m.v. drives derfra.«

Forarbejderne fremhæver videre, at retssikkerhedslovens processuelle regler skal overholdes, herunder som hovedregel forudgående underretning efter lovens § 5, stk. 1, medmindre en af undtagelserne i § 5, stk. 4, konkret gør sig gældende – hvilket bl.a. er tilfældet ved de uanmeldte tekniske tilsyn hos autoriserede installatører og værksteder, som takografforordningens artikel 24, stk. 3, litra b, kræver.

Som sanktionsledsagende foranstaltning kan politiet efter [færdselslovens § 120 a, stk. 1, nr. 4-7 tilbageholde køretøjet](#), indtil forholdene er bragt i orden – typisk så føreren hviler ud eller afløses. Iværksættelsen følger retsplejelovens regler om beslaglæggelse, hvilket efter [Rigsadvokatmeddelelsen, pkt. 2.2.2](#) indebærer, at ejeren eller den varige bruger skal underrettes og vejledes om adgangen til inden 24 timer at få sagen indbragt for retten.

Den anklagemæssige organisering er samlet: efter [cirkulæreskrivelsen om opgavevaretagelsen ved virksomhedskontrol](#) søges alle virksomhedskontrolsager som udgangspunkt afsluttet af Tungvognscenter Syd i Sydøstjyllands Politi. Endelig skal politiet efter [cirkulæreskrivelsen om indberetning til Færdselsstyrelsen](#) indberette både domfældelser for køre- og hviletids- og takografovertrædelser **og** kontroller uden overtrædelser (>clean checks<) – data, der indgår i risikoklassificeringen og i vandelsvurderingen efter forordning 1071/2009.

LOV

[Bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og kontrol med arbejdstid § 24](#)

[Bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og kontrol med arbejdstid § 25](#)

[Færdselsloven § 86a, stk. 5](#) [Færdselsloven § 120a, stk. 1, 2](#)

PRAKSIS **Højesteret** · Højesteret forhøjer bøde til 450.000 kr. for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af diagramark 26.06.2026

Landsretten · Landsretssag om bøde for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af takografdata 28.04.2024

Grænseoverskridende håndhævelse: dansk straffemyndighed og

§ 11 EU-rettens grænser

Køre- og hviletidsovertrædelser begået i udlandet kan straffes i Danmark. Hjemlen er [færdselslovens § 134, stk. 5](#) sammenholdt med [artikel 19, stk. 2, i forordning \(EF\) nr. 561/2006](#). Vestre Landsret fastslog dette i [SS-1929/2010-VLR](#) af 16. august 2011, hvor en vognmandsvirksomhed blev straffet for chaufførers overtrædelser under kørsel i andre EU-lande. Højesteret bekræftede i [149/2015](#) af 26. februar 2016, at sagen i sin helhed var omfattet af dansk straffemyndighed, uanset at forholdene var begået i udlandet af en udenlandsk chauffør. Retten i Kolding havde tilsvarende i [SS-4229/2009-KOL](#) taget stilling til, om en dansk vognmandsvirksomhed kunne straffes efter danske retningslinjer for overtrædelser begået i udlandet.

EU-Domstolen har dog sat en grænse. I [C-906/19 \(FO\)](#) fastslog Domstolen, at [artikel 19, stk. 2, i forordning 561/2006](#) kun giver hjemmel til at sanktionere overtrædelser af **denne** forordning begået i en anden medlemsstat – ikke overtrædelser af den daværende kontrolapparatforordning (EØF) nr. 3821/85. En tysk

buschaufførs manglende indsættelse af førerkort i ni dage på tysk område kunne derfor ikke lovligt sanktioneres i Frankrig. Samtidig præciserede Domstolen, at dokumentationspligten for hele kontrolperioden består, uanset at køretøjet også anvendes til rutekørsel under 50 km.

Et yderligere EU-retligt værn er forbuddet mod forskelsbehandling. I **C-600/18 (UTEP 2006)** fandt Domstolen, at [artikel 41, stk. 1](#), i [forordning \(EU\) nr. 165/2014](#) er til hinder for en praksis, hvor udenlandske små og mellemstore vejtransportvirksomheder pålægges bøde for takografovertrædelser, mens indenlandske virksomheder ved en tilsvarende førstegangsovertrædelse kan nøjes med en advarsel.

Højesteret har også prøvet det tidsmæssige anvendelsesområde. I **149/2015** gjorde virksomheden gældende, at straffen skulle bortfalde efter [straffelovens § 3](#), fordi takografforordningen fritager føreren for manuel indtastning af landekoder, hvis takografen automatisk registrerer positionsdata. Højesteret afviste, da kravene til automatisk registrering ikke var opfyldt i sagen:

»Efter landsrettens bevisresultat må det lægges til grund, at kravene til automatisk registrering ikke er opfyldt. [...] Der er herefter ikke grundlag for at lade strafansvaret bortfalde efter straffelovens § 3.«

LOV	Færdselsloven § 134, stk. 5	Straffeloven § 3, stk. 1	
PRAKSIS	Højesteret · Stadfæstelse af bøde til transportvirksomhed for chaufførs manglende indtastning af landekoder i takograf EU-Domstolen · Blandet anvendelse af køretøjer til personbefordring og grænser for medlemsstaternes kompetence til at sanktionere overtrædelser af fartskriverregler begået i udlandet EU-Domstolen · Forbud mod forskelsbehandling af udenlandske transportvirksomheder ved sanktioner for takografovertrædelser Landsretten · Jurisdiktion og bødestraf for vognmandsvirksomhed ved chaufførers overtrædelse af køre- og hviletidsregler i udlandet Byretten · Bødestraf for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser		26.02.2016 09.09.2021 26.09.2019 16.08.2011 23.06.2010

§ 12 Ugehvil i køretøjet og sagsbehandlingstidens betydning

Regulært ugehvil i førerhuset. EU-Domstolen fastslog i **C-102/16 (Vaditrans)**, at [artikel 8, stk. 6 og 8](#), i [forordning 561/2006](#) indeholder et **implicit forbud** mod at tilbringe den regulære ugentlige hviletid på mindst 45 timer i køretøjets førerhus, fordi bestemmelsen kun tillader daglige og reducerede ugentlige hviletider i køretøjet. Domstolen fandt ikke, at dette stred mod det strafferetlige legalitetsprincip i [chartrets artikel 49, stk. 1](#). Danmark fulgte op ved **lov nr. 139 af 25. februar 2020**, der indsatte den nugældende regel i [færdselslovens § 118, stk. 15](#), sidste punktum, hvorefter det skal indgå som en **særlig skærpende omstændighed**, hvis det regulære ugentlige hvil tilbringes i køretøjet. Mobilitetspakken (forordning (EU) 2020/1054) har hertil pålagt arbejdsgiveren at dække omkostningerne til indkvartering uden for køretøjet, og bekendtgørelsens [§ 32, nr. 4](#) strafbelægger tilsidesættelse heraf.

Sagsbehandlingstid. Køre- og hviletidssager er ofte omfangsrige, og sagsbehandlingstiden er derfor et tilbagevendende tema. Praksis skelner skarpt mellem bøden og frakendelsen.

Over for **selskaber** er domstolene tilbageholdende med at kompensere. I **S-3165-14** havde byretten nedsat bøden fra 1.192.000 kr. til 700.000 kr. under henvisning til en sagsbehandlingstid på 3½ år og [EMRK artikel 6](#). Østre Landsret genoprettede det fulde takstmæssige niveau:

»Selvom de enkelte overtrædelser ikke hver for sig kan anses for komplicerede, finder landsretten henset til sagens karakter og omfang, at sagsbehandlingstiden – hverken i forhold til de enkelte sagsbehandlingsskridt hos politi- og anklagemyndighed eller samlet set – kan begrunde en nedsættelse af bødestraffen i forhold til det tiltalte selskab.«

Over for **fysiske personer** er billedet mildere for bødens vedkommende, men ikke for frakendelsen. I [S-1936-13](#) af 6. januar 2014 lod Østre Landsret bødestraffen bortfalde på grund af en urimeligt lang sagsbehandlingstid, men fastholdt den ubetingede frakendelse af førerretten i 6 måneder, fordi forholdet var begået i prøvetiden for en tidligere betinget sanktion. Sondringen svarer til Højesterets generelle linje i færdselssager, hvor den færdselssikkerhedsbegrundede frakendelse ikke gøres betinget som kompensation for konventionskrænkelser.

Endelig kan straffelovens almindelige regler slå igennem. I [SS-474/2023-OLR](#) og [SS-73/2025-HJR](#) blev bøden fastsat som tillægsstraf efter [straffelovens § 89](#), og forvandlingsstraf blev alene fastsat for den del af bøden, der angik godskørselsloven – ikke for takografdelen, jf. [færdselslovens § 118, stk. 16](#), sidste punktum.

LOV	Færdselsloven § 118, stk. 15, 16	Straffeloven § 89
PRAKSIS	Højesteret · Højesteret forhøjer bøde til 450.000 kr. for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af diagramark 26.06.2026 EU-Domstolen · Fortolkning af køre- og hviletidsforordningen: Regulær ugentlig hviletid må ikke afholdes i lastbilens førerhus 19.12.2017 Landsretten · Landsretssag om bøde for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af takografdata 28.04.2024 Landsretten · Bødeskærpelse for transportvirksomhed i sag om omfattende overtrædelser af køre- og hviletid og manglende kontrolapparatdata 11.09.2015 Landsretten · Stadfæstelse af ubetinget førerretsfrakendelse for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser 06.01.2014 Landsretten · Betinget fængsel og virksomhedsbøde for grov miljøkriminalitet og dokumentfalsk 15.11.2013	

§ 13 Aktuelle ændringer 2025-2026 og sammenfatning af praksis

Igangværende regelændringer. Den gældende bekendtgørelse trådte i kraft 10. januar 2025. Der er efterfølgende vedtaget ændringer, som endnu ikke er konsolideret ind i den offentliggjorte tekst:

- Ved ændringsbekendtgørelse af 10. april 2025 (i kraft 11. april 2025) er fodnoten og indledningens hjemmelshenvisninger opdateret.
- Ved ændringsbekendtgørelse af 7. februar 2026, der træder i kraft **1. juli 2026**, indsættes et nyt [§ 24, stk. 4](#), der giver hjemmel til kontrol med arbejdstidsreglerne for mobile lønmodtagere og selvstændige vognmænd, **også når transporten er undtaget efter § 2**. Samtidig rettes henvisningen i [§ 34](#) fra færdselslovens § 118, stk. 14, til **stk. 16** som konsekvens af nummereringsændringerne i færdselsloven.

Ændringen udspringer af Færdselsstyrelsens høring af 17. november 2025 om [præcisering af regler for køre- og hviletid i vejtransport](#). Præciseringen består i, at transporter udført under de nationale undtagelser i § 2 alene er undtaget fra artikel 5-9 i køre- og hviletidsforordningen – og dermed fortsat er omfattet af lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren. DTL Danske Vognmænd, Danske Speditører og Dansk Erhverv støttede præciseringen som en retssikkerhedsmæssig afklaring, mens DI Transport og ATL var stærkt kritiske og pegede på konsekvenserne for mælkeindsamling af 10-timers reglen for natarbejde samt behovet for en implementeringsfrist på 12-18 måneder.

Sammenfatning af praksis. Praksisbilledet kan sammenfattes i syv punkter:

1. **Takstsystemet er stærkt.** Domstolene fraviger sjældent de takster og det kumulationsprincip, der følger af § 118 a, stk. 2 og Rigsadvokatmeddelelsen – heller ikke ved meget store samlede bødebeløb, jf. **S-3165-14** (1.184.000 kr.) og **2-7823/2016** (390.000 kr.).
2. **Men proportionaliteten prøves reelt.** Højesteret nedsatte i **SS-73/2025-HJR** en takstberegnet bøde på 702.000 kr. til omkring det halve, og bødeloftet i § 118 a, stk. 5 er lovgivers indbyggede ventil for førere og virksomheder i én kontrolperiode.
3. **Beregningsgrundlaget for virksomhedens udleveringspligt er antallet af manglende ark** – ikke kontrolperioden. Højesteret har hermed ændret det princip, Østre Landsret anvendte i **SS-474/2023-OLR**.
4. **Det objektive ejer-/brugeransvar rammer den registrerede bruger**, også når driften faktisk er lagt i et selskab, og selv om ansvaret ikke kan tilregnes som forsægtigt eller uagtsomt – men altid uden forvandlingsstraf.
5. **Anvendelsesområdet prøves konkret og undtagelserne indskrænkende**, jf. **C-13/21** om fugleflugtsradius og **C-666/21** om privat brug af tunge køretøjer; men et permanent indrettet specialkøretøj falder udenfor, jf. **AM2025.06.11V**.
6. **Aktiv omgåelse straffes hårdt**, mens dokumenteret sjusk kan udløse nedsættelse – grænsen går efter Rigsadvokatmeddelelsen ved, om kontrollen er søgt hindret, og ved om overtrædelserne er få og enkeltstående eller mange og systematiske.
7. **Frakendelsen af førerretten til tunge køretøjer er selvstændig og færdselssikkerhedsbegrundet.** Den udløses ved overskridelser over 40 pct. eller seks takografforhold på 3 år, den rammer kun de tunge kategorier, og den lader sig ikke uden videre bortveje ved lang sagsbehandlingstid, jf. **S-1936-13**.

Afgrænsningsmæssigt bemærkes, at bøderne for ulovlig godskørsel uden tilladelse – som ofte pådømmes sammen med takografforhold, jf. **SS-73/2025-HJR** – hører under [godskørsel og ulovlig godskørsel](#), mens de almindelige regler om frakendelse af førerretten er behandlet under [frakendelse af førerret](#), og arbejdstids- og hvileperiodereglerne uden for vejtransporten under [arbejdstid og hvileperioder](#).

LOV

[Bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og kontrol med arbejdstid § 24](#)

[Bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og kontrol med arbejdstid § 34](#)

[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
	EU-Domstolen · Fortolkning af godstransport og anvendelsesområdet for køre- og hviletidsregler ved privat brug af tunge køretøjer over 7,5 ton	02.03.2023
	EU-Domstolen · Fortolkning af radiusbegrebet og anvendelse af undtagelser for køre- og hviletid i skovbrugsvirksomheder	07.07.2022
	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 · Bødeskærpelse for transportvirksomhed i sag om omfattende overtrædelser af køre- og hviletid og manglende kontrolapparatdata	11.09.2015
	Landsretten · Stadfæstelse af ubetinget førerrettsfrakendelse for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser	06.01.2014

Byretten · Bøde på 390.000 kr. til transportvirksomhed for omfattende brud på køre- og hviletid samt takografmanipulation 27.03.2017

REFERENCE Lovgrundlag

6 paragraffer

Færdselsloven § 86a	stk. 1	Færdselsloven § 118	stk. 15, 16
Færdselsloven § 118a	stk. 2, 5	Færdselsloven § 120a	stk. 1
Færdselsloven § 129a	stk. 1	Færdselsloven § 129b	stk. 1

MATERIALE Citerede afgørelser

45 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS

3

26.06.2026	Højesteret forhøjer bøde til 450.000 kr. for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af diagramark	10836-13922
26.02.2016	Stadfæstelse af bøde til transportvirksomhed for chaufførs manglende indtastning af landekoder i takograf	149/2015
15.04.2014	Fortolkning af færgereglen ved beregning af overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser	4-2014

EU-DOMSTOLEN · EUROPÆISK DOMSTOL

13

21.11.2024	EU-Domstolen: Faste bøder for manglende betaling af vejafgift er i strid med EU's proportionalitetsprincip	C-61/23
09.11.2023	Præcisering af undtagelsen for rutekørsel under 50 km og beregning af køretid i vejtransport	C-477/22
11.05.2023	Overdragelse af strafansvar for køre- og hviletidsbestemmelser må ikke hindre vurdering af vejtransportvirksomheders gode vandel	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
07.07.2022	Fortolkning af radiusbegrebet og anvendelse af undtagelser for køre- og hviletid i skovbrugsvirksomheder	C-13/21
09.09.2021	Blandet anvendelse af køretøjer til personbefordring og grænser for medlemsstaternes kompetence til at sanktionere overtrædelser af fartskriverregler begået i udlandet	C-906/19
24.03.2021	Enkelt overtrædelse ved manglende forevisning af flere dages diagramark fra fartskrivere inden for vejtransport	C-870/19
26.09.2019	Forbud mod forskelsbehandling af udenlandske transportvirksomheder ved sanktioner for takografovertrædelser	C-600/18
07.02.2019	Fortolkning af undtagelse for takografpligt ved transport af levende dyr til lokale markeder	C-231/18

19.12.2017	Fortolkning af køre- og hviletidsforordningen: Regulær ugentlig hviletid må ikke afholdes i lastbilens førerhus	C-102/16
21.03.2017	Proportionalitet af faste bøder for manglende betaling af vejafgift for tunge godskøretøjer i Ungarn	C-497/15
01.03.2017	Befordring af ansatte: Fortolkning af 'speciel rutekørsel' og undtagelse fra køre- og hviletidsreglerne ved korte ruter	C-245/15
08.06.2016	Førerens individuelle ansvar for manglende fartskrivedokumentation i vejtransport (Forordning 561/2006)	C-287/14

LANDSRET TEN · ANKEINSTANS

14

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
09.01.2017	Vognmands ansvar for chaufførs misbrug af førerkort og overtrædelse af køre-hviletidsregler	V.L. S-0810-16
11.09.2015	Bødeskærpelse for transportvirksomhed i sag om omfattende overtrædelser af køre- og hviletid og manglende kontrolapparatdata	S-3165-14
30.10.2014	Overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser: Færge-reglen fandt ikke anvendelse grundet for lang afbrydelse	S-3865-13
28.03.2014	T-A/S dømt for misbrug af førerkort og overtrædelse af køre-hviletidsregler som arbejdsgiver	S-1601-13
06.01.2014	Stadfæstelse af ubetinget førerretsfrakendelse for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser	S-1936-13
22.11.2013	Ubetinget frakendelse af førerretten for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser	S-1819-13
15.11.2013	Betinget fængsel og virksomhedsbøde for grov miljøkriminalitet og dokumentfalsk	S-1201-13
04.07.2013	Dom om overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser og betinget frakendelse af førerret	6036-7221
08.05.2013	Dom for groft mandatsvig og skyldnersvig i forbindelse med selskabskonkurser	Sag 2/2013
16.08.2011	Jurisdiktion og bødestraf for vognmandsvirksomhed ved chaufførers overtrædelse af køre- og hviletidsregler i udlandet	4418-5300
07.10.2009	Dom vedrørende overtrædelse af færdselslovgivningen og hviletidsbestemmelser	3711-4446

BYRET TEN · FØRSTE INSTANS

14

24.06.2020	Virksomhed idømt bøde på 612.000 kr. for manglende udlevering af takografdata for seks lastbiler	72-6065/2018
------------	--	--------------

27.03.2017	Bøde på 390.000 kr. til transportvirksomhed for omfattende brud på køre- og hviletid samt takografmanipulation	2-7823/2016
21.03.2016	Bøde til transportvirksomhed for overtrædelse af køre-hviletid, manglende brug af førerkort og transport af grise uden kompetencebevis	1-342/2016
10.09.2015	Arbejdsgiver idømt bøde på 114.000 kr. for 18 tilfælde af kørsel med udløbet førerkort samt brud på køre- og hviletidsreglerne	6-7766/2014
26.11.2014	Dom for personelfalsk og ulovlig brug af førerkort: Betinget fængsel til to lastbilchauffører	3-6366/2014
04.02.2013	Bødestraf og frifindelse for førerretsfrakendelse i sag om overtrædelse af køre-hviletidsregler ved færgekørsel	6035-7220
01.03.2012	Dom for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser med betinget frakendelse af førerret	5431-6514
17.11.2010	Dom for overtrædelser af hvil og køretidsregler under lastbiltransport	422-487
23.06.2010	Bødestraf for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser	4380-5256
26.01.2010	Transportvirksomhed og chauffør dømt for overtrædelse af dyreværnsloven og køre-hviletidsbestemmelser	4364-5239
22.06.2009	Dom for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser	5284-6343
06.05.2009	Dom for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser og færdselsloven	3705-4437
03.11.2008	Arbejdsgiveransvar for chaufførs overtrædelse af køre- og hviletidsregler samt fejlbetjening af kontrolapparat	6321-7575
04.06.2008	Sag om overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser	6464-7758
PARKERINGSKLAGENÆVNET · NÆVN / KLAGEINSTANS		1
01.11.2023	Gyldighed af kontrolafgift trods forkert angivet bilmærke på parkeringsområde ved CPH	park-4446