

PRAKSISOVERSIGT · FÆRDSELSRET

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

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

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

[Læs online](#)

INTRODUKTION

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

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

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

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

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

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

Bestemmelse	Adressat	Indhold
§ 67, stk. 1	Objektiv tilstandsnorm	Køretøjet skal være indrettet og holdes i en sådan stand, at det kan benyttes uden fare og ulempe for andre samt uden skade for vejene
§ 67, stk. 2	Ejer/bruger med varig rådighed	Ansvarlig for, at køretøjet er i lovlig stand
§ 67, stk. 3	Fører	Løbende opmærksomhedspligt vedr. forsvarlig stand: styre-, bremse-, signal- og tegngivningsapparater, lygter, åbenbart uegnede dæk og tilkobling af påhængskøretøj

§ 67, stk. 4	Fører af motordrevet køretøj	Opmærksomhedspligt vedr. støj samt motor og forureningsbegrænsende udstyr af betydning for udledning af luftforurenende stoffer
--------------	------------------------------	---

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

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

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

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

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

LOV [Færdselsloven § 67, stk. 1-4](#) [Færdselsloven § 68, stk. 1, 3](#) [Færdselsloven § 77, stk. 1](#)
[Færdselsloven § 118, stk. 1](#) [Færdselsloven § 118a, stk. 1, 2](#)

§ 2 Anvendelsesområdet: hvornår gælder kravene om køretøjets stand

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LOV	Færdselsloven § 65, stk. 1	Færdselsloven § 67, stk. 2	Færdselsloven § 85, stk. 1
-----	--	--	--

Færdselsloven § 118, stk. 16

PRAKSIS	Landsretten · Vestre Landsret stadfæster konfiskation af personbil trods ukendt fører efter vanvidskørsel	19.06.2024
	Landsretten · Ulovlig godskørsel uden fornøden tilladelse - Bøde for overtrædelse af godskørselslov	09.05.2017

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LOV

Færdselsloven § 67, stk. 3, 4

Færdselsloven § 118, stk. 1

§ 5 Når manglen fremkalder fare: frakendelse efter § 125, stk. 1, nr. 1

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

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

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

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

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

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

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

LOV

Færdselsloven § 118, stk. 7

Færdselsloven § 125, stk. 1

Færdselsloven § 126, stk. 1

PRAKSIS

Landsretten · Ubetinget frakendelse af førerretten for lastbilchauffør efter tilsidesættelse af vigepligt i prøvetid 05.02.2016

Landsretten · Stadfæstelse af dom for overtrædelse af færdselsloven ved påkørsel af cyklist i fodgængerfelt 07.11.2011

Byretten · Bødestraf og betinget førerretsfrakendelse for overtrædelse af færdselsloven ved højresvingsulykke uden påkørsel 24.06.2008

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

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

Forarbejderne opstiller det centrale kriterium:

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

De anførte eksempler danner i praksis et katalog:

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

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

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

Bødeniveauet fremgår af lovforslaget: **5.000 kr. til føreren og 10.000 kr. til ejeren i førstegangstilfælde.** Fordoblingen for ejeren er bevidst; ministeriet anførte i høringsnotatet, at "den strafferetlige ansvarsnorm [er] strengere for ejeren, end den er for føreren", og at en arbejdsgiver derfor "vil blive straffet langt hårdere end føreren" – et svar på DTU's bemærkning om, at chauffører kan føle sig presset af arbejdsgiveren til at køre med kendte fejl.

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

§ 7 Emissionsmanipulation: SCR-systemer, AdBlue og chiptuning

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

Forarbejderne definerer den ulovlige, konstruktive ændring bredt:

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

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

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

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

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

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

LOV

[Færdselsloven § 67, stk. 2, 4](#)[Færdselsloven § 118, stk. 6](#)[Færdselsloven § 120a, stk. 1](#)

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

Håndhævelsen hviler på tre indgrebshjemler med hver sin tærskel.

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

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

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

For det andet er formålet ikke betalingssikring, men lovliggørelse:

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

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

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

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

LOV

Færdselsloven § 77, stk. 1

Færdselsloven § 120a, stk. 1, 2

Lov om godkendelse og syn af køretøjer § 12

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

09.02.2022

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

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

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

skærpende omstændighed, at et motordrevet køretøj **betjenes** således eller **er i en sådan ulovlig stand**, at det afgiver unødigt støj.

Forarbejderne sonder skarpt mellem de to former:

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

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

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

LOV

Færdselsloven § 38, stk. 1

Færdselsloven § 67, stk. 2, 4

Færdselsloven § 118, stk. 8

§ 10 Knallerter: maksimalhastighed frem for konstruktive ændringer

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

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

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

Tiltalen rejses mod **ejeren (brugeren)** efter [§ 67, stk. 2](#), jf. udstyrsbekendtgørelsens § 28, stk. 1 (for høj maksimalhastighed) eller stk. 2 (konstruktive ændringer). Grænseværdierne er 30 km/t plus 20 pct. for lille knallert og 45 km/t plus 20 pct. for stor knallert ved kørselsmåling, mens de tilsvarende værdier ved måling på **rullefelt** er 40 km/t og 60 km/t. Rigsadvokatmeddelelsen henviser til, at Vestre Landsret i **U 2007.2498V** har fastslået, at hastighedsmåling ved hjælp af rullefelt er en forsvarlig metode. Lasermåling kan kun bruges, hvis den er foretaget i overensstemmelse med Rigspolitiets notat om kontrol af ulovlige knallerter.

Sanktionssiden er trappet:

Retsfølge	Betingelse
Bøde efter § 67, stk. 2	Knallerten er i ulovlig stand – uanset årsagen

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

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

LOV

Færdselsloven § 67, stk. 2

Færdselsloven § 125, stk. 1

Færdselsloven § 133a, stk. 14

§ 11 Tuningsdele: forhandlingsforbuddet og U 1984.189H

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

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

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

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

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

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

- Konfiskeres ikke-solgte dele, anvendes en lavere bødepåstand.

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

LOV

Færdselsloven § 68, stk. 3

Færdselsloven § 118a, stk. 1

Færdselsloven § 133a, stk. 15

§ 12 Synssporet: periodisk syn, mangelklassifikation og omsyn

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

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

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

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

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

Retsvirkningerne fremgår af § 56:

Mangelgruppe	Resultat	Opfølgning
Mindre	Køretøjet godkendes	Manglerne udbedres; ingen fornyet kontrol
Væsentlige	Ikke godkendt	Omsyn inden for 60 dage
Farlige	Ikke godkendt	Omsyn inden for 60 dage; synsvirksomheden kan fastsætte vilkår for kørsel eller forbyde kørsel , indtil køretøjet er godkendt ved omsyn

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

Udebliver køretøjet, iværksættes en trinvis håndhævelse efter § 46: erindringsbrev, bødeforelæg og påbud efter 9 uger, nyt bødeforelæg, hvis køretøjet hverken godkendes eller afmeldes inden fristen, og efter 15 uger anmoder Færdselsstyrelsen politiet om at inddrage nummerpladerne. Den lovmæssige forankring er § 10, stk. 2,

i [synsloven](#), hvorefter Færdselsstyrelsen kan påbyde, at nummerpladerne afleveres til Motorstyrelsen, og politiet kan inddrage dem, hvis påbuddet ikke efterkommes.

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

LOV

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

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

22.04.2014

§ 13 Syn ved vejsiden og den EU-retlige ramme

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

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

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

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

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

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

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

LOV

[Færdselsloven § 86a](#)
[Færdselsloven § 120a, stk. 1](#)
[Lov om godkendelse og syn af køretøjer § 11](#)

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

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

§ 14 Forvaltningsretlige rammer om synsvirksomhederne

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

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

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

Derimod fandt Færdselsstyrelsen ikke grundlag for at afskære en synsvirksomhed fra at syne biler, den selv havde rustbeskyttet, bl.a. fordi rustbeskyttelse har karakter af forebyggende vedligeholdelse, og fordi styrelsens tilsyn ikke havde vist nævneværdige forskelle i fejlfindingsstatistikken. Sagen viser den grundmodel, der gælder på området: forvaltningsretlige garantier sikres ikke gennem de almindelige uskrevede grundsætninger, men gennem udtrykkelige krav i syns- og omsynsreguleringen – i dag bl.a. betingelserne for tilladelse i [§ 13 i lov om godkendelse og syn af køretøjer](#), herunder krav om godkendt kvalitetsstyringssystem, ansvarsforsikring og vandel.

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

LOV

[Forvaltningsloven § 25, stk. 1](#)
[Lov om godkendelse og syn af køretøjer § 13](#)

§ 15 Grænsefladen til civilret og forsikringsret

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

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

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

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

LOV

[Færdselsloven § 67, stk. 2](#)

PRAKSIS

Landsretten · Ophævelse af bilkøb grundet motorskade og tvist om tilbagelevering af bytteyder	12.05.2009
Ankenævnet for Forsikring · Afvisning af dækning for motorskade efter påkørsel af genstand: Tvivl om hændelsesforløb og mekanisk defekt	13.11.2024

§ 16 Sammenfatning: fem linjer i praksis

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

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

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

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

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

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

LOV

[Færdselsloven § 67, stk. 2-4](#)
[Færdselsloven § 118, stk. 6-8](#)
[Færdselsloven § 120a, stk. 1](#)
[Færdselsloven § 125, stk. 1](#)
[Lov om godkendelse og syn af køretøjer § 10, stk. 2](#)

PRAKSIS

Landsretten · Ubetinget frakendelse af førerretten for lastbilchauffør efter tilsidesættelse af vigepligt i prøvetid 05.02.2016

Byretten · Bødestraf og betinget førerretsfrakendelse for overtrædelse af færdselsloven ved højresvingsulykke uden påkørsel 24.06.2008

REFERENCE Lovgrundlag

5 paragraffer

[Færdselsloven § 67](#)
[Færdselsloven § 77](#)

stk. 1

[Færdselsloven § 118](#)

stk. 1, 6-8

[Færdselsloven § 120a](#)

stk. 1

[Lov om godkendelse og syn af køretøjer § 10](#)

MATERIALE Citerede afgørelser

14 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS

1

08.06.2023	Højesterets dom om motorkøretøjsforsikringens dækning uden for færdselslovens område ved dødsulykke under brandslukning	bs-27456-2021-hjr
------------	---	-------------------

LANDSRETTE · ANKEINSTANS

8

19.06.2024	Vestre Landsret stadfæster konfiskation af personbil trods ukendt fører efter vanvidskørsel	AM2024.06.19V
09.05.2017	Ulovlig godskørsel uden fornøden tilladelse - Bøde for overtrædelse af godskørselslov	1014-1221
09.03.2017	Landsretten ændrer byrettens kendelse: Sag om overtrædelse af køre- og hviletidsregler udsættes ikke trods kommende lovændring	974-1174
05.02.2016	Ubetinget frakendelse af førerretten for lastbilchauffør efter tilsidesættelse af vigepligt i prøvetid	S-1801-15
07.11.2011	Stadfæstelse af dom for overtrædelse af færdselsloven ved påkørsel af cyklist i fodgængerfelt	2974-3520
13.12.2010	Frifindelse i sag om overtrædelse af færdselsloven ved grusgrav: Grusvej ikke anset for offentlig vej	261-302
12.05.2009	Ophævelse af bilkøb grundet motorskade og tvist om tilbagelevering af bytteyder	6991-8387
02.09.2008	Vestre Landsrets dom om køre- og hviletid: Ophævelse af betinget frakendelse af førerretten	6472-7767

BYRETTE · FØRSTE INSTANS

4

09.02.2022	Kendelse om opretholdelse af beslaglæggelse af lastbil i sag om spirituskørsel	2624-3126
24.01.2020	Dom for overtrædelse af færdselsloven og førerretsfrakendelse	2534-3018
22.04.2014	Tyveri af træpaller og ulovlig kørsel med uindregistreret lastbil	826-929
24.06.2008	Bødestraf og betinget førerretsfrakendelse for overtrædelse af færdselsloven ved højresvingsulykke uden påkørsel	816-919

ANKENÆVNET FOR FORSIKRING · NÆVN / KLAGEINSTANS

1

13.11.2024	Afvisning af dækning for motorskade efter påkørsel af genstand: Tvivl om hændelsesforløb og mekanisk defekt	100943
------------	---	--------

FORARBEJDE Betænkninger

1 reference

Beretning om periodisk syn (Betænkning nr. 920)

nr. 920 · 1981 · Justitsministeriet