

PRAKSISOVERSIGT · FÆRDSELSRET

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

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

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

[Læs online](#)

INTRODUKTION

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

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01** Færdselslovens § 121, stk. 1, indeholder en udtømmende opregning af de overtrædelser, der kan udløse parkeringsafgift; overtrædelser uden for listen kan alene mødes med bøde efter de almindelige straffebestemmelser.
- 02** Forbuddet i § 28, stk. 3, mod standsning og parkering på cykelsti, gangsti, fortov, midterrabat, skillerabat og helleanlæg gælder direkte af loven og forudsætter ingen afmærkning.
- 03** Lokale færdselsmæssige bestemmelser efter § 92 kræver politiets samtykke som gyldighedsbetingelse og får som hovedregel først retsvirkning, når de er tilkendegivet ved afmærkning, jf. § 92 c, stk. 4.
- 04** Kun snævert afgrænsede lokale bestemmelser – bl.a. dem der alene udvider adgangen til lovlig parkering – kan i stedet offentliggøres i en lokal parkeringsbekendtgørelse, som skal publiceres både centralt på internettet og på kommunens egen hjemmeside.
- 05** Højesteret stiller krav om klar lovhjemmel, når der pålægges parkeringsafgift, og lægger vægt på retssikkerhedsgarantier svarende til dem, der gælder i straffesager.
- 06** Standnsning under 3 minutter samt standsning for af- og påstigning eller af- og pålæsning af gods er ikke parkering, jf. § 2, nr. 18 – men det er stadig standsning og rammes derfor af et standsningsforbud.

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

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

§ 1

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

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

Standsning eller parkering må ikke ske på cykelsti, gangsti eller fortov. Tilsvarende gælder for midterrabat, skillerabat, helleanlæg og lignende. Uden for tættere bebygget område kan et køretøj, hvis tilladte totalvægt ikke

overstiger 3.500 kg, dog standses eller parkeres med en del af køretøjet på fortov eller skillerabat. 1. pkt. gælder ikke cykler og tohjulede knallerter.

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

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

LOV

Færdselsloven § 2

Færdselsloven § 28, stk. 1-5

De faste afstandsforbud i § 29 og deres færdselssikkerhedsmæssige baggrund

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

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

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

Færdselssikkerhedskommissionen har i betænkning nr. 1157/1988 foreslået denne regel ændret, således at afstanden fastsættes til 10 m. Kommissionen finder, at en sådan ændring vil forbedre oversigten for de vigepligtige trafikanter, således at deres krydsning af primærvejstrafikanternes baner bliver sikrere. Desuden forbedres muligheden for, at svingende bilister kan se cyklister og knallertkørere på cykelsti langs vejen.

Dansk Cyklist Forbund havde foreslået 15 m, men »for ikke at begrænse antallet af parkeringspladser i byområder for meget« fulgte ministeriet kommissionens forslag. Afvejningen mellem oversigtsforhold og

parkeringskapacitet er dermed indbygget i selve bestemmelsen, jf. [Færdselssikkerhedspolitisk handlingsplan, betænkning nr. 1157/1988](#). Den samme grundtanke – at parkerings- og standsningsforbud er et færdselssikkerhedsinstrument på linje med vigepligtprioritering og oversigtsforbedring – går igen i Færdselssikkerhedskommissionens tidligere [betænkning nr. 608/1971 om færdselssikkerhedsfremmende foranstaltninger på eller ved vejene](#).

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

LOV

Færdselsloven § 29, stk. 1-4

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

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

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

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

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

At netop tidsobservationen er kontrollens ømme punkt, fremgår indirekte af ombudsmandens sag om aktindsigt i Center for Parkerings interne vejledning, jf. [FOB 2010-20-11 om aktindsigt i vejledning i udfærdigelse af parkeringsafgifter](#), hvor kommunen begrundede hemmeligholdelsen med, at »kendskab til eventuel anbefaling om en mindste observationstid ved overtrædelse af parkeringsrestriktioner dels [vil] få folk til at opfatte dette som den retlige grænse frem for lovens angivelse«.

LOV

Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 103

Færdselsloven § 2

PRAKSIS

Landsretten · Stadfæstelse af udlæg for parkeringsafgift: Bevisværdien af parkeringsvagtens observationer

08.01.2009

Byretten · Udlæg ophævet: Gyldig parkeringsbillet i forruden

28.12.2007

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

Færdselslovens § 30 undtager en snæver kreds fra §§ 28 og 29:

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

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

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

LOV

Færdselsloven § 30

Færdselsloven § 98

PRAKSIS

Vejdirektoratet · Konsekvenser af Hastighedsnedsættelse Uden Politiets Samtykke ved Vejarbejde

05.02.2021

§ 5 Lokale parkeringsbestemmelser: politiets samtykke som gyldighedsbetingelse

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 6

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

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

køretøjer, eller som alene udvider det område, hvor der lovligt kan parkeres eller standses, kan i stedet offentliggøres i en lokal bekendtgørelse.

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

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

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

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

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

LOV	Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 102	Bekendtgørelse om vejafmærkning § 19
	Færdselsloven § 92c, stk. 4, 5	
PRAKSIS	Landsretten · Landsretten frifinder bilist for parkeringsafgift på grund af tvetydig skiltning	16.02.2012
	Vejdirektoratet · Krav til kommuners offentliggørelse af lokale parkeringsbekendtgørelser	19.03.2025
	Vejdirektoratet · Konsekvenser af Hastighedsnedsættelse Uden Politiets Samtykke ved Vejarbejde	05.02.2021

Fortovsbegrebet og kravet om klar hjemmel – Højesterets Christianshavn-sag

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

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

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

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

LOV

[Færdselsloven § 2](#)[Færdselsloven § 28, stk. 3](#)[Færdselsloven § 92c, stk. 4](#)[Færdselsloven § 121, stk. 1](#)

PRAKSIS	Højesteret · Højesteret opretholder parkeringsafgift på fortov trods planlagt etablering af p-pladser	31.10.2022
	Højesteret · Krav om klar hjemmel ved pålæggelse af parkeringsafgifter ved tastefejl	18.06.2020
	Landsretten · Frifindelse for kørsel på fortov – Østre Landsret om fortovsbegrebet i gågademiljø	04.06.2026
	Landsretten · Kære vedrørende kommunal parkeringsafgift på Overgaden Neden Vandet	04.03.2021
	Byretten · Afgørelse om kommunal parkeringsafgift ved Christianshavns Kanal	01.07.2020

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

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

Nr.	Overtrædelse	Bemærkning
1	§ 28, stk. 2, 1. pkt.	Kun kravet om højre side – ikke kravet om placering i vejens længderetning
2	§ 28, stk. 3	Cykelsti, gangsti, fortov, midter-/skillerabat, helleanlæg
3	§ 29, stk. 1, nr. 1-3, 5, 7-11 og stk. 2	Nr. 4 (dækning af tavle/signal) og nr. 6 (bakketop/uoverskueligt sving) er ikke afgiftsbelagt
4	§ 29, stk. 3, nr. 1-4	Nr. 2 kun for parkering ud for ind- og udkørsel; nr. 5 er ikke omfattet
5	Standsnings- eller parkeringsforbud angivet ved afmærkning	Tavle C 61/C 62 m.v.
6	Parkering i opholds- og legeområder efter § 40	
7	Forbud fastsat efter §§ 92 og 92 d , selv om forbuddet ikke er angivet ved afmærkning	Undtagelsen svarer til § 92 c, stk. 4, 2. pkt.
8	Andre bestemmelser om standsning eller parkering efter §§ 92, 92 d og 93	

9	Benyttelse af parkeringsautomater m.v. efter vejlovens § 90, stk. 2 og 3	Ordet »parkometre« udgik i 2017
---	--	---------------------------------

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

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

LOV

[Bekendtgørelse om parkering på offentlige veje § 8](#)
[Færdselsloven § 121, stk. 1](#)
[Vejloven § 90, stk. 1, 2](#)

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

§ 9 Afgiftens størrelse, gentagne afgifter og fjernelse af køretøjet

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

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

Fordoblingen ved handicappladser og ind-/udkørsler blev indført med ændringsloven af 27. februar 2014 (L 54, 2013-14), hvor formålet ifølge bemærkningerne var at styrke respekten for netop disse restriktioner. Med **lov nr. 1559 af 18. december 2018** (L 40, 2018-19) blev afgiften for tunge køretøjer sat til 2.040 kr.; forarbejderne begrundede forhøjelsen med indførelsen af 25-timers-grænsen for lastbiler på de statslige rastepladser og understreger, at forhøjelsen »vil gælde for hele vejnettet og dermed være med til at sikre, at der ikke er et incitament til at holde ulovligt parkeret på resten af vejnettet«. Rabatordningen for Færdselsstyrelsens afgifter kom til med ændringsloven af 13. maj 2021 (L 128, 2020-21), hvor også ulovlig **standsning** på handicappladser blev ligestillet med parkering og dermed udløser 1.020 kr.

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

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

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

LOV

[Færdselsloven § 92, stk. 1, 3](#)[Færdselsloven § 121, stk. 5-7](#)[Færdselsloven § 123, stk. 3](#)

PRAKSIS

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

02.12.2025

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

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

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

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

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

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

Tilbage står den særlige modregningsadgang i § 122 b:

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

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

LOV

Færdselsloven § 121, stk. 2-4

Færdselsloven § 122b

Færdselsloven § 122a, stk. 4

PRAKSIS

Byretten · Sag om arbejdsgivers hæftelse for parkeringsafgift pålagt en ansat

06.10.2006

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

§ 121, stk. 2, 1. pkt. er kort og indgribende:

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

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

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

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

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

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

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

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

LOV

[Forvaltningsloven § 19, stk. 1](#)[Færdselsloven § 121, stk. 2, 3](#)[Færdselsloven § 122a, stk. 1, 2](#)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LOV

Færdselsloven § 46, stk. 2

Færdselsloven § 118, stk. 9, 14

Færdselsloven § 121, stk. 1

§ 15 Sammenfatning og afgrænsning over for private kontrolafgifter

Praksis på området kan sammenfattes i fem linjer.

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

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

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

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

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

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

LOV

[Færdselsloven § 92c, stk. 4](#)
[Færdselsloven § 118, stk. 14](#)
[Færdselsloven § 121, stk. 1](#)
[Færdselsloven § 123, stk. 3](#)

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

REFERENCE Lovgrundlag

6 paragraffer

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

Færdselsloven § 121

stk. 1-7

Færdselsloven § 122a

stk. 1-5

MATERIALE Citerede afgørelser 28 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS 2

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

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

LANDSRET TEN · ANKEINSTANS 4

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

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

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

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

BYRET TEN · FØRSTE INSTANS 5

01.07.2020 Afgørelse om kommunal parkeringsafgift ved Christianshavns Kanal 2228-2652

16.03.2016 Afgørelse om forældelse af parkeringsafgift 1359-1646

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

28.12.2007 Udlæg ophævet: Gyldig parkeringsbillet i forruden 1273-1532

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

VEJDIREKTORATET · NÆVN / KLAGEINSTANS 11

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

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

19.03.2025 Krav til kommuners offentliggørelse af lokale parkeringsbekendtgørelser emn_2025_12947

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

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

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

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

Standsnings, parkering og offentligretlig parkeringsafgift (færdselsloven §§ 28-30, 121-122 b) 16

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

FORARBEJDE Betænkninger

2 referencer

Færdselssikkerhedspolitisk handlingsplan

nr. 1157 · 1988 · Justitsministeriet

Betænkning vedrørende færdselssikkerhedsfremmende foranstaltninger på eller ved vejene

nr. 608 · 1971 · Justitsministeriet