

PRAKSISOVERSIGT · SØ- OG TRANSPORTRET

Praksisoversigt over taxikørsel: tilladelse, chaufførkort og tilbagekaldelse

Adgangsbetingelser, kørselskontorpligt, bødeniveauer og tilbagekaldelse efter taxiloven

Version 2 · Opdateret 6. sep. 2026 · 28 afgørelser · 2006-2026

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Erhvervsmæssig persontransport i biler til højst ni personer er siden 1. januar 2018 reguleret af taxiloven, der bygger på ét samlet tilladelsesregime: vognmandstilladelse, kørselskontortilladelse og chaufførkort, kombineret med krav om kørselskontorsalg, dataindsamling, taxameter og et landsdækkende prisloft.

Retspraksis er koncentreret om to spor: strafudmålingen for kørsel uden tilladelse, chaufførkort og godkendt bil – hvor Højesteret har fastholdt forarbejdernes bødeniveauer, men indført modereret kumulation ved flere overtrædelser under én kørsel – og den administrative tilbagekaldelse af tilladelser og chaufførkort ved grove eller gentagne overtrædelser, henholdsvis ved dom for forhold med "nærliggende fare for misbrug", jf. straffelovens § 78, stk. 2. Hertil kommer konfiskation af udbytte og af køretøjer samt en EU-retlig ramme, hvor app-formidlet persontransport efter EU-Domstolens praksis kan være en tjenesteydelse på transportområdet uden for servicedirektivet.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01** Erhvervsmæssig persontransport i biler til højst ni personer kræver tilladelse; samkørsel falder uden for loven, når der alene ydes godtgørelse for omkostninger direkte forbundet med kørslen.
- 02** En chauffør, der selvstændigt overtræder taxilovens tilladelses- og godkendelseskrav, ifalder fuldt ansvar, selv om kørslen formelt sker som led i et ansættelsesforhold hos en app-virksomhed, og selv om betalingen tilfalder virksomheden.
- 03** Forarbejdernes vejledende bødeniveauer – 5.000 kr., 15.000 kr. og 35.000 kr. for henholdsvis mindre alvorlige, alvorlige og meget alvorlige overtrædelser – fraviges ikke, blot fordi den økonomiske gevinst i det væsentlige tilfalder en formidlingsvirksomhed.
- 04** Ved flere taxilovsovertrædelser begået under én og samme kørsel med nær indbyrdes sammenhæng fastsættes den samlede bøde efter princippet om modereret kumulation, ikke ved absolut sammenlægning.
- 05** Taxilovens § 35, stk. 5, indebærer, at bøden ved skærpende omstændigheder – navnlig gentagne kørsler – kan fordobles eller tredobles og skal afspejle den uberettigede vinding; der gælder intet absolut bødeloft.

- 06** Ved systematisk ulovlig kørsel over længere tid udgør de enkelte ture én fortsat forbrydelse, så forældelsesfristen først løber fra den sidste kørsel.
- 07** Vognmanden kan straffes selvstændigt efter taxilovens § 35, stk. 2, for ikke at have sikret sig, at chaufføren har gyldigt chaufførkort – med et bødeniveau, der er dobbelt så højt som chaufførens.
- 08** Tilbagekaldelse af tilladelse eller chaufførkort forudsætter grove eller gentagne overtrædelser inden for nærmere opregnede lovområder, og der gives ifølge forarbejderne som udgangspunkt en forudgående advarsel, medmindre forholdet er så graverende, at en advarsel ikke er proportional.
- 09** Tilbagekaldelse begrundet i dom for strafbart forhold med nærliggende fare for misbrug prøves i strafferetsplejens former efter straffelovens § 78, stk. 3, mens øvrige tilbagekaldelser prøves civilt efter taxilovens § 16 – og anmodning om sagsanlæg har som hovedregel opsættende virkning.
- 10** Ved seksualforbrydelser begået under en taxitur frakendes retten til erhvervmæssig personbefordring typisk i 3 år efter straffelovens § 79, jf. hensynet til passagerernes trykke transport.
- 11** Lønindtægt optjent ved erhvervmæssig personbefordring i frakendelsestiden konfiskeres som udbytte efter straffelovens § 75, stk. 1, uanset om beløbet fortsat er i behold, mens løn ved kørsel uden generhvervet kørekort som udgangspunkt ikke konfiskeres.
- 12** Konfiskation af taxivirksomhedens bil efter en ansat chaufførs vanvidskørsel kan være uforholdsmæssigt indgribende, når virksomheden har udvist agtpågivenhed, regreskravet er illusorisk, og indgrebet medvirker til konkurs.
- 13** Kravet om 'god skik inden for branchen' er et bredt vandelskrav, der også rummer forhold uden strafferetlig tiltale – men skønnet er undergivet det forvaltningsretlige proportionalitetsprincip.
- 14** App-formidling af persontransport, hvor formidleren fastsætter prisen og udøver afgørende kontrol med chaufførerne, er en tjenesteydelse på transportområdet uden for servicedirektivet, mens en ren formidlingsapp til allerede godkendte taxier er en informationssamfundstjeneste, hvis tilladelseskrav skal være objektive og proportionale.

Lovens anvendelsesområde og grænsen til omkostningsdækket

§ 1 samkørsel

Taxiloven gælder for **erhvervmæssig persontransport i dansk indregistrerede biler, der er indrettet til transport af højst ni personer inklusive chaufføren, hvor kørslen udføres for at opnå en fortjeneste**, jf. [taxiloven § 1, stk. 1](#). Afgrænsningen nedadtil ligger i [§ 1, stk. 2](#):

"Samkørsel anses ikke som erhvervmæssig persontransport efter stk. 1, hvis der alene ydes godtgørelse for omkostninger, der er direkte forbundne med kørslen."

Det afgørende er altså ikke, om kørslen formidles digitalt, men om der oppebæres en fortjeneste ud over de direkte omkostninger. Netop dette har været det centrale bevistema i sagerne om app-formidlet kørsel: i

[SS-10956/2020-KBH](#) var chaufføren formelt ansat til fragtkørsel hos en app-virksomhed, men blev standset med to passagerer mod betaling, og retten fandt, at der forelå erhvervsmæssig persontransport. Landsretten stadfæstede i [SS-1089/2021-OLR](#), hvor det blev lagt til grund, at virksomhedens introduktionsforløb udtrykkeligt havde forbudt chaufførerne at tage passagerer.

Tilladelsen efter [§ 3](#) dækker efter [§ 4, stk. 1](#) tre kørselstyper – kørsel for en offentlig myndighed, limousinekørsel og taxikørsel – og [§ 4, stk. 2](#) fastslår, at **taxikørsel kun må sælges af et kørselskontor**. Grænseoverskridende kørsel med udenlandsk indregistrerede biler kan efter [§ 2, stk. 1](#) alene ske i henhold til international aftale.

Den struktur, der ligger bag loven – ét tilladelsesbegreb, kørselskontorer i stedet for bestillingskontorer og bortfald af antals- og geografibegrænsning – blev forberedt i **Betænkning nr. 1542/2013 fra Udvalg om erhvervsmæssig befordring i personbiler**, der bl.a. behandlede kørselskontormodellen og tilslutningspligten.

Efter [§ 1, stk. 3](#) kan transportministeren undtage ikke bro- eller landfaste øer fra loven; ordningen er senest anvendt for Agersø, Avernakø og Lyø med virkning fra 1. januar 2025.

LOV

Taxiloven § 1, stk. 1-3

Taxiloven § 2, stk. 1

Taxiloven § 4, stk. 1, 2

PRAKSIS

Landsretten · Landsrettens dom i sag om ulovlig taxikørsel

03.12.2021

Byretten · Dom for ulovlig taxikørsel uden tilladelse og godkendelse

31.03.2021

§ 2 Vognmandstilladelsen, den ansvarlige leder og kravet om "god skik inden for branchen"

[Taxiloven § 3, stk. 2](#) opstiller seks kumulative betingelser for tilladelse til erhvervsmæssig persontransport: godkendt ansvarlig leder, der **faktisk og vedvarende** forestår driften, fast forretningssted på dansk område, ingen rekonstruktionsbehandling eller konkurs, ingen forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, egenkapital på mindst 40.000 kr. for den første tilladelse og 20.000 kr. for hver yderligere, samt sandsynliggørelse af, at virksomheden kan udøves forsvarligt og i overensstemmelse med **god skik inden for branchen**.

Godkendelsen som ansvarlig leder er efter [§ 3, stk. 3](#) betinget af myndighed, fravær af værgemål, konkurs og offentlig gæld over 50.000 kr., at vedkommende ikke er dømt for strafbart forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug, jf. [straffeloven § 78, stk. 2](#), og af det samme god skik-krav.

Forarbejderne til den oprindelige taxilov (lovforslag L 24 af 4. oktober 2017, senere **lov nr. 1538 af 19. december 2017**) definerer god skik-kravet bredt:

"Kravet om "god skik inden for branchen" indebærer, at personkredsen bag virksomheden skal kunne leve op til branchens gældende regler og kutymmer for god, sædvanlig og faglig kompetent drift af virksomhed."

Vurderingen kan efter forarbejderne omfatte "forhold, der ikke har medført strafferetlig tiltale", tilsidesættelse af hensynet til kunder i tidligere virksomhed, omstændighederne ved tidligere konkurser – og udtrykkeligt også oplysninger om, at ansøgeren tidligere har udført tilladelsespligtig kørsel **uden** tilladelse. Ved vandelsvurderingen efter [§ 3, stk. 3](#), skal det ifølge forarbejderne navnlig indgå, om det strafbare forhold er omfattet af straffelovens kapitel 24 (seksualforbrydelser), kapitel 25 (forbrydelser mod liv og legeme) og kapitel 28 (formueforbrydelser), fordi passagerer skal kunne lade sig transportere trygt.

[§ 3, stk. 6](#) tillader, at der ved selskabsformer inddrages oplysninger om, at ledelsesmedlemmer eller personer med væsentlige interesser inden for de seneste 5 år er nægtet eller fratrædet godkendelse efter taxi-, bus- eller godskørselslovgivningen. Tilladelser udstedes for op til 10 år og kan hverken helt eller delvis overdrages, jf. [§ 8](#), og hver tilladelse kan kun være knyttet til én bil ad gangen, jf. [§ 3, stk. 8](#).

Bopælskravet om, at ejerreds og ansvarlig leder skulle have bopæl i EU eller EØS, blev ophævet i 2021, fordi det efter ministeriets vurdering var i strid med EU-rettens regler om etableringsfrihed og kapitalens frie bevægelighed; kravet om fast forretningssted på dansk område og om god skik blev fastholdt uændret (ændringslov af 17. marts 2021, **lov nr. 433 af 16. marts 2021**).

Tilsynet med, at betingelserne fortsat er opfyldt, føres efter [§ 11](#), og tilladelsen bortfalder bl.a., hvis den godkendte ansvarlige leder fratræder, jf. [§ 18, stk. 2](#), med mulighed for midlertidig tilladelse i op til 6 måneder.

LOV

[Straffeloven § 78, stk. 2](#)[Taxiloven § 3, stk. 2, 3](#)[Taxiloven § 8](#)[Taxiloven § 11](#)[Taxiloven § 18, stk. 2](#)

Kørselskontortilladelsen og pligten til at sælge al taxikørsel gennem et kørselskontor

Drift af kørselskontor kræver selvstændig tilladelse, jf. [taxiloven § 5, stk. 1](#). Betingelserne i [§ 5, stk. 2](#) svarer til vognmandstilladelsens, men med et skærpet kapitalkrav på **mindst 500.000 kr. i egenkapital**, og den ansvarlige leder skal opfylde de samme vandels- og god skik-krav som efter [§ 3, stk. 3](#), herunder betingelsen om, at vedkommende ikke er dømt for forhold med nærliggende fare for misbrug, jf. [straffeloven § 78, stk. 2](#).

Kørselskontoret er reguleringens omdrejningspunkt. Forarbejderne til [§ 35](#) betegner kravet i [§ 4, stk. 2](#), om, at taxikørsel kun må sælges af et kørselskontor, som "en af grundstenene i den nye regulering", og begrundet det høje bødeniveau med, at

"Overtrædelse vil medføre, at kunder, der kører med en bil, som ikke er tilsluttet et kørselskontor, ikke er sikret mod snyd i forhold til prisloftet og ej heller har mulighed for at klage. Endvidere vil en overtrædelse medføre, at der ikke bliver sikret data til brug for myndighedernes kontrol af korrekt skattebetaling m.v."

Kørselskontorets pligter fremgår af [§ 20](#): løbende digital indsamling af turdata (registreringsnummer, chaufførkortnummer, dato, start- og sluttidspunkt, kilometer, betaling og gps-koordinater), vagtdata pr. chauffør, data til samordnede digitale trafikløsninger og statistik, årlig systemrevision med revisorerklæring, kvittering med klagevejledning til kunden, indsendelse af data til myndighederne efter anmodning, tilslutning til et uafhængigt landsdækkende klagenævn, ansvar for at prisloftet ikke overskrides, og ansvar for erhvervsansvarsforsikring på tilknyttede biler.

Datakravene har også afledt kontrolværdi uden for taxiretten: i [16-0747786](#) tilsidesatte skattemyndighederne en taxivognmands regnskab og fastsatte omsætningen skønsmæssigt netop ud fra taxameterets registreringer, der viste 1.784.887 kr. indkørt mod en selvangivet omsætning på 859.756 kr.

Det i [§ 20, stk. 7](#) forudsatte landsdækkende klagenævn er efterfølgende blevet udmøntet administrativt; By-, Land- og Transportministeriet sendte den 7. juli 2026 [udkast til bekendtgørelse om landsdækkende taxiklagenævn](#) i høring.

Selve forholdet mellem vognmand og kørselskontor er derimod civilretligt. I [BS-26394/2022-LYN](#) fik en vognmand delvist medhold i krav om tilbagebetaling af pladsleje og arbejdsskade-forsikring på i alt 168.621 kr. efter samarbejdsaftalen med kørselskontoret, mens krav om yderligere pladsleje og bonus blev afvist ud fra aftalens opsigelses- og bonusvilkår.

LOV	Taxiloven § 4, stk. 2	Taxiloven § 5, stk. 1, 2	Taxiloven § 20
PRAKSIS	Byretten · Vognmand fik delvist medhold i sag mod Dantaxi om uberettiget opkrævning af pladsleje og arbejdsskade-forsikring 14.06.2023 Landsskatteretten · Skønsmæssig forhøjelse af overskud af taxivirksomhed 24.04.2023		

§ 4 Prisloft, taxameter, kontroludstyr og bilens godkendelse

Taxikørsel er efter [taxiloven § 21, stk. 1](#) underlagt et **landsdækkende prisloft**, der beregnes ud fra en starttakst og samtidig anvendelse af tids- og afstandstakst, og som fastsættes i tre takstgrupper for henholdsvis hverdagskørsel kl. 6-18, aften/nat og weekend samt særlige dage, jf. [§ 21, stk. 2](#). Kørselskontoret skal beregne sine priser efter samme struktur og må kun ændre dem kvartalsvis eller sjældnere, jf. [§ 21, stk. 3](#), og der må ikke opkræves betaling for medbragte kørestole, førerhunde og lignende, jf. [§ 21, stk. 4](#).

Selve loftet udmøntes i [taxibekendtgørelsen § 12](#), hvorefter prisloftet fremgår af bekendtgørelsens bilag 2, indeholder tre takster samt et storvognstillæg ved mere end fire passagerer, og reguleres én gang årligt pr. 1. januar med Finansministeriets generelle pris- og lønindeks; det til enhver tid gældende loft offentliggøres på Færdselsstyrelsens hjemmeside. Fastprisaf-taler er tilladt efter [§ 22](#), men skal kunne dokumenteres og samlet ligge under kontorets annoncerede priser, og priserne skal fremgå af kørselskontorets hjemmeside, jf. [§ 23](#).

På køretøjssiden fastslår [§ 24](#), at erhvervsmæssig persontransport kun må udføres med biler, der er **godkendt og registreret** hertil, og [§ 25](#) kræver, at taxameter og andet kontroludstyr altid er i funktion under kørslen, at prisen vises løbende (henholdsvis at fastprisen vises under hele turen), og at bilen er forsynet med indvendig kameraovervågning.

De tekniske krav er udmøntet i [bekendtgørelse om særlige krav til biler til erhvervsmæssig persontransport](#), hvis [§ 2](#) gentager godkendelses- og registreringskravet, mens [§ 4](#) kræver taxameter, kontroludstyr og hændelseslog. Installation, justering og reparation må efter [§ 15](#) kun foretages af en taxameterinstallatør og i overensstemmelse med bekendtgørelsens bilag 3, og installatøren må efter [§ 19](#) hverken være taxichauffør eller have interesser i vognmandsvirksomhed eller kørselskontorer. Bekendtgørelsens bilag 2 gengiver måleinstrumentdirektivets bilag IX om taxametre, herunder kravet om sikrede indstillinger og ikke-justerbare sumværk.

Forarbejderne begrunder det høje bødeniveau for slukket kontroludstyr med, at det er "umuligt for myndighederne at føre kontrol", og at en chauffør, der slukker udstyret, "både kan snyde sin arbejdsgiver og samtidig have mulighed for en indtjening uden om myndighedernes kontrol" – derfor 8.000 kr. til chaufføren mod 15.000 kr. til tilladelsesindehaveren.

Endelig indeholder [§ 10](#) en pligt for tilladelsesindehaveren til at følge de kollektive overenskomsters løn- og arbejds-vilkår. Om den tilsvarende bestemmelse i den tidligere taxilov fastslog Højesteret i [Sag 146/2013](#) rækkevidden af kravet om at følge "de pågældende kollektive overenskomster" og gav vognmanden medhold i hovedspørgsmålet over for tilsynsmyndigheden.

LOV	Taxiloven § 10	Taxiloven § 21, stk. 1-4	Taxiloven § 22	Taxiloven § 24
-----	--------------------------------	--	--------------------------------	--------------------------------

Taxiloven § 25

PRAKSIS **Højesteret** · Fortolkning af kravet om løn- og arbejdsvilkår i bus- og taxilovgivningens vedrørende kollektive overenskomster 04.02.2015

§ 5 Chaufførkortet: udstedelsesbetingelser og selvstændigt strafansvar

Efter [taxiloven § 7, stk. 1](#) kræves **chaufførkort for at føre en bil, der benyttes til erhvervmæssig persontransport**. Udstedelsesbetingelserne i [§ 7, stk. 2](#) er kumulative: mindst 21 år, myndighed, kørekort til kategori B i mindst 3 år, at ansøgeren ikke er dømt for strafbart forhold, der begrundet nærliggende fare for misbrug af chaufførkortet, jf. [straffeloven § 78, stk. 2](#), sandsynliggørelse af, at erhvervet kan udøves forsvarligt og i overensstemmelse med god skik, gennemført og bestået kursus samt opfyldelse af helbreds krav. Afslag begrundet i vandelskravet skal på ansøgerens begæring indbringes for domstolene af anklagemyndigheden i strafferetsplejens former, jf. [§ 7, stk. 3](#).

Kortet udstedes med gyldighed i op til 5 år og skal medbringes i bilen og anbringes synligt for passagererne, jf. [§ 9](#). Formålet er ifølge forarbejderne dobbelt: passagererne skal kunne konstatere, at chaufføren er godkendt, og kunne identificere chaufføren i forbindelse med en klage.

Praksis viser, at kortets **gyldighed** er chaufførens eget ansvar. I [V.L. S-1066-19](#) havde en chauffør i 116 tilfælde ført taxi, efter at førerkortet var udløbet. Chaufføren forklarede, at han troede, kortet først udløb et år senere, og at den digitale fornyelsesproces virkede uoverskuelig. Landsretten stadfæstede byrettens bødefastsættelse, hvor de vejledende takster blev fordoblet – 8.000 kr. til chaufføren og 16.000 kr. til vognmanden – under henvisning til, at

"Under hensyn til, at T1 har haft kørekort og førerkort til taxikørsel og således lovligt har kunnet føre taxa tidligere, finder retten, at bøderne for de tiltalte alene skal forhøjes til det dobbelte."

Anklagemyndighedens påstand om 50.000 kr. henholdsvis 100.000 kr. blev dermed ikke fulgt. Afgørelsen illustrerer både, at det store antal gentagelser er en skærpende omstændighed efter [§ 35, stk. 5](#), og at en undskyldelig misforståelse om udløbsdatoen trækker i formildende retning.

Under den tidligere taxilov blev bøden for kørsel uden gyldigt førerkort nedsat i både [SS-2169/2010-VLR](#), hvor Vestre Landsret fastsatte bøden til 5.000 kr., og i [SS-1608/2009-VLR](#). Omvendt blev bøden skærpet i [SS-2680/2006-VLR](#), hvor det centrale stridspunkt var, om kørslen kunne betragtes som privat.

LOV	Straffeloven § 78, stk. 2	Taxiloven § 7, stk. 1-3	Taxiloven § 9	Taxiloven § 35, stk. 5
PRAKSIS	Landsretten · Stadfæstelse af bøder for gentagen taxikørsel uden gyldigt chaufførkort (Taxiloven)			12.03.2020
	Landsretten · Domændring vedrørende taxichauffør uden gyldigt førerkort			26.01.2011
	Landsretten · Ankesag om bøde for kørsel uden gyldigt førerkort til taxikørsel			23.10.2009
	Landsretten · Bødeforhøjelse i sag om erhvervmæssig personbefordring			11.12.2006

§ 6 Bødesystemet i taxilovens § 35 og Rigsadvokatmeddelelsens takster

[Taxiloven § 35, stk. 1](#) straffer med bøde den, der overtræder de opregnede bestemmelser eller vilkår i tilladelser og godkendelser. [§ 35, stk. 2](#) rammer tilladelsesindehaveren, der ikke har sikret sig, at chaufførerne har chaufførkort, [stk. 4](#) hjemler selskabsansvar efter straffelovens 5. kapitel, og [stk. 5](#) bestemmer, at der ved

strafudmålingen kan lægges vægt på **de opnåede eller tilsigtede økonomiske gevinster og overtrædelsens karakter**.

Forarbejderne til § 35 fastlægger et tredelt niveau, der bevidst blev bragt op på niveau med bus- og godskørselsområdet:

"Det foreslås således at indføre bøder på 5.000 kr. for mindre alvorlige overtrædelser, på 15.000 kr. for alvorlige overtrædelser og på 35.000 kr. for meget alvorlige overtrædelser."

Hertil kommer særskilte chaufførsatser på 2.000, 4.000 og 8.000 kr. Om skærpende omstændigheder hedder det:

"Som udgangspunkt skal bøden ved skærpende omstændigheder afspejle det unddragne beløb eller den uberettigede vinding, som er opnået ved overtrædelsen. Dette vil kunne medføre, at bøden for en overtrædelse, hvor der foreligger skærpende omstændigheder, fx gentagne kørsler uden tilladelse, vil kunne fordobles eller tredobles."

Rigsadvokatmeddelelsen, afsnittet om [taxikørsel](#), pkt. 5 omsætter dette til bødepåstande. Udvalgte takster:

Bestemmelse	Overtrædelse	Bøde
§ 2, stk. 1	Kørsel med udenlandsk indregistreret bil	35.000 kr.
§ 3, stk. 1	Kørsel uden tilladelse	35.000 kr.
§ 4, stk. 2	Taxikørsel uden om et kørselskontor	35.000 kr.
§ 5, stk. 1	Kørselskontor uden tilladelse	35.000 kr.
§ 10	Manglende overholdelse af overenskomstvilkår	35.000 kr.
§ 20, stk. 1	Kørselskontor indhenter ikke data	35.000 kr.
§ 20, stk. 8	Højere priser end prisloftet	15.000 kr.
§ 24	Bil ikke godkendt til erhvervsmæssig persontransport	15.000 kr.
§ 25, stk. 1	Kontroludstyr ikke aktiveret (vognmand)	15.000 kr.
§ 3, stk. 8	Ikke registreret som bruger af bilen	5.000 kr.
§ 23	Ingen priser på hjemmesiden	5.000 kr.

For chauffører gælder særskilte satser: kørsel uden erhvervet chaufførkort 4.000 kr. (vognmanden 8.000 kr.), chaufførkort ikke medbragt 2.000 kr., og kontroludstyr ikke aktiveret 8.000 kr.

Rigsadvokatmeddelelsen understreger samtidig, at niveauet ikke er bindende for domstolene:

"Fastsættelsen af straffen vil fortsat bero på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne straffniveau vil kunne fraviges i op- og nedgående retning..."

Efter [pkt. 2.1](#) og [pkt. 3.1](#) skal politi og anklagemyndighed som udgangspunkt rette sigtelse og tiltale mod den juridiske person, men samtidig vurdere, om vognmanden er medansvarlig, og om der er grundlag for tiltale mod fysiske personer, der har handlet forsætligt eller groft uagtsomt.

§ 7 Højesterets praksis om app-formidlet pirattaxi – Uber-dommen og bødeloftet

Den principielle afgørelse om omfanget af bødeansvaret ved systematisk ulovlig kørsel er Højesterets dom i [Sag 64/2018](#). En chauffør havde i 2015 udført 5.427 ture via Uber-plattformen i Storkøbenhavn og modtaget 497.735 kr. uden tilladelse, godkendt køretøj eller erhvervskørekort. Sagen rejste fire spørgsmål, som alle blev afgjort til ugunst for chaufføren:

- **Anklageskriftets præcision:** Beskrivelsen "løbende i 2015 fortrinsvis i Storkøbenhavn" med angivelse af antal ture, registreringsnummer og indtjening var tilstrækkelig, og tiltalte "har haft reel mulighed for at vide, hvad tiltalen går ud på, og således har kunnet tilrettelægge sit forsvar forsvarligt".
- **Forældelse:** De mange ensartede og kontinuerlige kørsler udgjorde **én fortsat forbrydelse**, så fristen efter [straffeloven § 93, stk. 1, nr. 1](#) først løb fra den sidste kørsel. Byrettens bevisvurdering af, at mindst én kørsel lå efter skæringsdatoen, var ikke en formodningsregel, men "en konkret bevisbedømmelse baseret på objektivt funderede forhold".
- **Bevisernes lovlighed:** Oplysningerne fra de hollandske skattemyndigheder om Ubers udbetalinger kunne videregives til politiet og anvendes som bevis.
- **Strafudmålingen:** Bøden på 486.500 kr. med forvandlingsstraf af fængsel i 60 dage blev fastsat med udgangspunkt i det udbetalte beløb, da der ikke var nedlagt påstand om konfiskation.

Særligt centralt er, at Højesteret afviste synspunktet om, at taxilovens § 35 med forarbejdernes tale om fordobling eller tredobling skulle indebære et **absolut bødeloft** på ca. 105.000 kr. Fordoblings-/tredoblingsangivelsen er et udgangspunkt, ikke et maksimum, og der var derfor ikke grundlag for at nedsætte bøden efter [straffeloven § 3, stk. 1](#). Påstanden om strafbortfald for undskyldelig uvidenhed efter [straffeloven § 83](#) blev ligeledes afvist.

Dommen er den bærende præcedens for, at bøden ved længerevarende, systematisk ulovlig persontransport fastsættes ud fra den faktiske indtjening – så overtrædelsen ikke kan betale sig. Samme logik ses uden for taxiområdet, fx i [SS-2690/2007-VIB](#), hvor ulovlig godskørsel gennem syv år udløste bøde kombineret med skønsmæssig konfiskation af udbyttet efter [straffeloven § 75, stk. 1](#).

LOV	Straffeloven § 3, stk. 1	Straffeloven § 83	Straffeloven § 93, stk. 1
	Taxiloven § 35, stk. 1, 5		
PRAKSIS	Højesteret · Uber-chauffør dømt for 5.427 ulovlige taxikørsler – Højesteret stadfæster bøde på 486.500 kr.		13.09.2018
	Byretten · Dom for ulovlig godskørsel uden tilladelse og konfiskation af udbytte		04.12.2007

§ 8 Modereret kumulation ved flere overtrædelser under én kørsel – U.2023.1081

Den anden principielle højesteretsdom er dommen af 15. december 2022 (U.2023.1081), refereret som [51/2022](#) og [SS-51/2022-HJR](#). En chauffør blev standset kl. 01.42 med en passager i sin private bil, bestilt gennem en app-virksomheds platform. Han manglede både tilladelse efter [§ 3, stk. 1](#), chaufførkort efter [§ 7, stk.](#)

1 og bilgodkendelse efter § 24. Byret og landsret lagde takstniveauerne 35.000 + 15.000 + 4.000 kr. sammen absolut og nåede til 54.000 kr.

Procesbevillingsnævnet meddelte i 21/27952 begrænset 3.-instansbevilling, alene om spørgsmålet om kumulation.

Højesteret afviste først, at ansættelsesforholdet og app-formidlingen kunne begrunde en lempeligere bedømmelse:

"Landsrettens bevisresultat, hvorefter Tiltalte selvstændigt har overtrådt taxilovens § 3, stk. 1, og § 24, indebærer, at han er anset for at have drevet vognmandsvirksomhed i personligt regi i relation til den persontransport, som sagen angår, og at persontransporten således ikke er udført som led i hans ansættelse hos Virksomhed."

"På den baggrund finder Højesteret, at det forhold, at persontransporten blev bestilt via Virksomheds app, og at betaling for turen skete til Virksomhed, ikke kan begrunde en fravigelse af de bødeniveauer ved overtrædelse af taxilovens § 3, stk. 1, og § 24, der er angivet i forarbejderne."

Derefter fastslog Højesteret kumulationsprincippet:

"Efter karakteren af overtrædelserne i den foreliggende sag, herunder at overtrædelserne er begået under én kørsel og har en nær sammenhæng, finder Højesteret, at den samlede bødestraf må fastsættes ud fra princippet om modereret kumulation."

Bøden blev nedsat fra 54.000 kr. til **40.000 kr.** med forvandlingsstraf af fængsel i 20 dage. Afgørelsen er nu indarbejdet i [Rigsadvokatmeddelelsens pkt. 5](#), hvor det fremhæves, at det "må bero på en konkret vurdering, om den samlede bøde bør fastsættes ved sammenlægning af bødetaksten for hver enkelt overtrædelse eller under anvendelse af princippet om modereret kumulation", jf. [straffeloven § 88](#).

De underliggende instanser illustrerer forløbet: byretten fandt i [SS-10956/2020-KBH](#) chaufføren skyldig i tre forhold og fastsatte bøden til 54.000 kr., selv om ansættelseskontrakten formelt kun omhandlede fragt, fordi han havde udvist den fornødne uagtksomhed ved at transportere passagerer mod betaling uden at undersøge reglerne. I den parallelle sag [SS-1089/2021-OLR](#) stadfæstede Østre Landsret bødestraffen med den begrundelse:

"Navnlig henset til de bødetakster, der er forudsat i de specielle bemærkninger til taxilovens § 35, jf. lovforslag nr. L 24 af 4. oktober 2017, til karakteren af de konstaterede lovovertrædelser, og da der ikke foreligger formildende omstændigheder, findes bødestraffen passende udmålt."

LOV

[Straffeloven § 88](#)
[Taxiloven § 3, stk. 1](#)
[Taxiloven § 7, stk. 1](#)
[Taxiloven § 24](#)
[Taxiloven § 35, stk. 1, 5](#)

PRAKSIS

Højesteret · Højesterets nedsættelse af bøde for ulovlig taxikørsel gennem anvendelse af modereret kumulation

15.12.2022

Landsretten · Landsrettens dom i sag om ulovlig taxikørsel

03.12.2021

Byretten · Dom for ulovlig taxikørsel uden tilladelse og godkendelse

31.03.2021

Procesbevillingsnævnet · 3.-instansbevilling til prøvelse af bødeakumulering for simultane taxilovsovertrædelser begået under én kørsel

28.06.2022

Tilbagekaldelse af tilladelse, lederkendelse og chaufførkort efter §§ 12-14

§ 9

Taxilovens sanktionssystem har en administrativ side ved siden af strafansvaret. Efter [§ 12, stk. 1, nr. 1](#) kan en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport tilbagekaldes, hvis indehaveren må antages ikke længere at opfylde god skik-kravet i [§ 3, stk. 2, nr. 6](#), fordi vedkommende **groft eller gentagne gange** i forbindelse med erhvervsudøvelsen har overtrådt bestemmelser inden for nærmere afgrænsede lovområder. [Rigsadvokatmeddelelsens pkt. 4.1.2](#) opregner dem:

- taxiloven eller forskrifter udstedt i medfør heraf,
- færdselslovgivningen om hastighed, kørsel uden kørekort og bilens indretning, udstyr og tilbehør,
- arbejdsmiljølovens kapitel 9 om hvileperiode og fridøgn,
- lovgivningen om euforiserende stoffer,
- skatte- og afgiftslovgivningen,
- udlændingeloven om menneskesmugling.

Hertil kommer tilbagekaldelse ved forfalden offentlig gæld på 100.000 kr. eller derover, manglende egenkapital og – for tilladelser bundet til nulemissionsbiler – manglende nulemissionsbil, jf. [§ 12, stk. 1, nr. 2-4](#).

Tærsklen er ikke ens: efter [§ 12, stk. 2](#) kræves for forhold begået af en chauffør eller anden, der optræder i indehaverens interesse, at der er tale om overtrædelser, der er både **grove og gentagne**, og ifølge forarbejderne i almindelighed begået af samme person. Ved chaufførkortet er kravet efter [§ 14, stk. 1](#) derimod grove **eller** gentagne overtrædelser inden for fem kategorier (taxiloven, de nævnte færdselsregler, euforiserende stoffer, skatte- og afgiftslovgivningen samt menneskesmugling). Rigsadvokatmeddelelsen præciserer, at der ved grovhedsvurderingen særlig skal lægges vægt på, om overtrædelserne udgør en fare for færdselssikkerheden, at salg eller distribution af euforiserende stoffer i erhvervet som udgangspunkt er grovt, og at menneskesmugling som udgangspunkt må anses for en grov overtrædelse – mens straffelovens § 262 a om menneskehandel ikke er nævnt i [§ 12, stk. 1, nr. 1](#), og derfor falder uden for bestemmelsen.

Parallele regler gælder for kørselskontortilladelsen i [§ 13](#). Godkendelse som ansvarlig leder kan tilbagekaldes både på god skik-grundlaget og – efter [§ 12, stk. 3, 2. pkt.](#) og [§ 13, stk. 3, 2. pkt.](#) – hvis vedkommende er dømt for strafbart forhold, der begrundes nærliggende fare for misbrug, jf. [straffeloven § 78, stk. 2](#). Det samme gælder chaufførkortet, jf. [§ 14, stk. 2](#). Tilbagekaldelse sker i alle tilfælde for **1 til 5 år eller indtil videre**.

To forhold er praktisk afgørende. For det første bevisbyrden og advarselskravet:

"Det er Færdselsstyrelsen, som skal godtgøre, at en tilladelse kan tilbagekaldes som følge af omstændighederne i en konkret sag. Det er forudsat i bemærkningerne til lovforslaget, at der i praksis som udgangspunkt vil blive tildelt en forudgående advarsel, inden der træffes afgørelse om tilbagekaldelse. Dette er dog ikke tilfældet, hvis der foreligger en overtrædelse, som skønnes at være af en sådan graverende karakter, at den forudsætter en umiddelbar sanktion..."

For det andet informationsstrømmen: efter [Rigsadvokatmeddelelsens pkt. 6.3](#) skal anklagemyndigheden altid underrette Færdselsstyrelsen om tiltalefrafald, bødeforelæg og domme, der kan have betydning for tilbagekaldelsesspørgsmålet – også domme, hvor en påstand om rettighedsfrakendelse ikke er taget til følge – da styrelsen ellers ikke ville få kendskab til grundlaget. Videregivelsen skal ske efter retshåndhævelseslovens regler og begrænses til relevante og nødvendige personoplysninger.

Færdselsstyrelsen har som tilladelses- og tilsynsmyndighed i august 2026 offentliggjort en [skærpet håndhævelsespraksis over for vognmænd og chauffører i den erhvervsmæssige persontransport](#).

Taxiloven § 14, stk. 1-3

Domstolsprøvelse af tilbagekaldelse – § 16, opsættende virkning og prøvelsens intensitet

[Taxiloven § 16, stk. 1](#) giver adressaten ret til inden **4 uger** at forlange en tilbagekaldelse indbragt for domstolene; transportministeren anlægger da sag i den borgerlige retsplejes former. Er tilbagekaldelsen derimod begrundet i en dom for forhold med nærliggende fare for misbrug – [§ 12, stk. 3, 2. pkt.](#), [§ 13, stk. 3, 2. pkt.](#) eller [§ 14, stk. 2](#) – indbringes sagen af anklagemyndigheden efter fremgangsmåden i [straffeloven § 78, stk. 3](#) og behandles i strafferetsplejens former, jf. [§ 16, stk. 2](#).

Retsvirkningen af anmodningen er differentieret. Efter [§ 16, stk. 3](#) har anmodning om sagsanlæg **opsættende virkning** ved de vandels- og adfærdsbaserede tilbagekaldelser, medmindre retten bestemmer andet, og retten kan i dommen bestemme, at anke ikke har opsættende virkning. Ved de økonomisk begrundede tilbagekaldelser (gæld og egenkapital) er udgangspunktet det modsatte efter [§ 16, stk. 4](#): ingen opsættende virkning, men retten kan ved kendelse tillade fortsat virksomhedsudøvelse under sagen.

Domstolsprøvelsen af de adfærdsbaserede tilbagekaldelser illustreres bedst af sagskomplekset om et tilbagekaldt førerkort under den tidligere taxilov. I [BS-1198/2013-KBH](#) var grundlaget seksuelt krænkende bemærkninger til to kvindelige passagerer, gentagen ulovlig hyresøgning i Københavns Lufthavn, forsøg på kørselsvægring samt en tur med forudbetaling over taxametervisningen, høj musik og hastigheder på 150-160 km/t. Byretten fandt det bevist, at chaufføren

"groft har tilsidesat hensynet til kunderne og derved groft har overtrådt reglerne i taxilovgivningen og reglerne i øvrigt for god skik indenfor taxikørsel"

og at han ikke længere var kvalificeret til at have førerkort. To tidligere tilbagekaldelser talte imod at forkorte perioden.

Østre Landsret stadfæstede i [BS-3024/2014-OLR](#). Dommen er navnlig instruktiv om tre forvaltningsretlige indsigelser:

- **Forældelse og passivitet:** Nævnet var ikke afskåret fra at inddrage en klage fra 2009, fordi det allerede samme år udtrykkeligt havde oplyst, at klagen blev lagt i chaufførens sag til fremtidig brug – og klagens karakter og alvor begrundede fremgangsmåden.
- **Partshøring:** Manglende partshøring forud for tre påtaler blev anerkendt som udgangspunkt at være en væsentlig sagsbehandlingsfejl, men da der blev foretaget en **samlet partshøring** over rapporterne, inden afgørelsen blev truffet, var manglen ikke konkret væsentlig og medførte ikke ugyldighed.
- **Efterfølgende advarsel:** En advarsel givet efter tilbagekaldelsen ændrede ikke den samlede vurdering af, at chaufføren ikke længere var kvalificeret.

Den generelle forvaltningsretlige prøvelse af tilbagekaldelser er nærmere behandlet i [proportionalitetsprincippet-forvaltning](#).

LOV

Straffeloven § 78, stk. 3

Taxiloven § 16, stk. 1-4

PRAKSIS

Landsretten · Stadfæstelse af dom om tilbagekaldelse af førerret til taxikørsel

31.03.2016

Byretten · Dom om tilbagekaldelse af taxiførerkort grundet upassende adfærd og overtrædelse af taxilovgivningen

23.10.2014

Rettighedsfrakendelse efter straffelovens § 79 ved forbrydelser

§ 11 begået under kørslen

Ved siden af den administrative tilbagekaldelse kan retten frakende retten til at udøve erhvervsmæssig personbefordring efter [straffeloven § 79, stk. 1](#), når det udviste forhold begrundet nærliggende fare for misbrug af stillingen. Frakendelse sker efter [§ 79, stk. 3](#) på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre, og retten kan efter [§ 79, stk. 4](#) allerede under sagen ved kendelse udelukke den pågældende fra erhvervet, ligesom det kan bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

[Rigsadvokatmeddelelsens pkt. 3.2](#) pålægger anklageren at overveje frakendelsespåstand i alle taxisager og – ved domfældelse med frakendelse – også at overveje påstand om, at anke ikke har opsættende virkning. Om den midlertidige udelukkelse under sagen hedder det i [pkt. 2.1](#):

"Straffelovens § 79, stk. 4, skal anvendes restriktivt, og der skal foreligge nærliggende fare for misbrug af stillingen (se U. 2001.1638/2). Bestemmelsen sigter til sager, hvor forholdet er så groft og åbenbart, at der bør rejses krav om midlertidig frakendelse med henblik på at hindre den sigtede (eller tiltalte) i fortsat erhvervsudøvelse..."

Vurderingen sker individuelt på grundlag af det strafbare forholds karakter, den forløbne tid og gerningsmandens personlige forhold, og hensynet til, at kunder trygt skal kunne lade sig transportere, indgår – navnlig når forholdet falder under straffelovens kapitel 24, 25 eller 28.

Praksis er tydeligst ved seksualforbrydelser begået under en taxitur. I [SS-6636/2023-ODE](#) blev en taxachauffør, der kørte en beruset kvindelig kunde rundt i ca. en time, befølte hende, tildækkede kameraet og fratog hende mobiltelefonen, idømt 1 års ubetinget fængsel og **frakendelse af retten til erhvervsmæssig personbefordring i 3 år**. Samme sanktionskombination – 1 års fængsel og 3 års frakendelse – blev efter dissens fastsat i [SS-1042/2024-OLR](#). I den grovere sag [S-2197-22](#) skærpede Østre Landsret straffen for voldtægt af en beruset passager til 3 års fængsel og stadfæstede såvel udvisningen som frakendelsen af retten til erhvervsmæssig personbefordring, mens indrejseforbuddet af hensyn til **EMRK artikel 8** blev nedsat fra bestandig til 12 år.

At det indvendige kamera efter [taxiloven § 25, stk. 4](#) skal være i funktion, har i denne type sager selvstændig bevismæssig betydning – i [SS-6636/2023-ODE](#) indgik netop tildækningen af kameraet i gerningsbeskrivelsen.

LOV	Straffeloven § 79, stk. 1-4	Taxiloven § 25, stk. 4	
PRAKSIS	Landsretten · Taxachauffør idømt fængselsstraf for seksuelle overgreb og forsøg på voldtægt		26.02.2025
	Landsretten · Voldtægt i taxa: Skærpet fængselsstraf og udvisning – Landsret reducerer indrejseforbud til 12 år af hensyn til EMRK artikel 8		20.12.2022
	Byretten · Taxachauffør idømt fængselsstraf for forsøg på voldtægt og blufærdighedskrænkelser under taxatur		15.04.2024

§ 12 Konfiskation af lønindtægt og af køretøjer i taxierhvervet

Konfiskation rammer taxiområdet ad to veje.

Udbyttekonfiskation af chaufførens indtægt. I [Sag 73/2018](#) havde en provisionslønnet taxichauffør foretaget 342 kørsler dels i to frakendelsesperioder, dels i den mellemliggende periode uden generhvervet kørekort. Højesteret sondrede skarpt:

"Højesteret finder, at generalpræventive hensyn med betydelig vægt taler for, at en person, der er frakendt førerretten, ikke kan beholde en indtægt, der er opnået ved arbejde i frakendelsestiden, når arbejdet i det væsentlige består i at føre motorkøretøj. Dette gælder, uanset om den pågældende kører taxi eller f.eks. lastbil eller bus, og uanset om vedkommende er provisionslønnet eller f.eks. timelønnet eller aflønnet med en fast månedsløn. Det kan som udgangspunkt ikke føre til et andet resultat, at indtægten ikke længere er i behold."

Derimod kunne lønnen for kørsel **uden generhvervet kørekort** ikke konfiskeres, fordi forholdet er mindre alvorligt og den økonomiske fordel allerede indgår ved bødefastsættelsen efter [færdselsloven § 117 d, stk. 2](#):

"Under disse omstændigheder finder Højesteret, at generalpræventive hensyn ikke i tilstrækkelig grad tilsiger, at Ts lønindtægt – som er forbrugt til den løbende forsørgelse af ham og hans familie – ved taxikørsel uden kørekort i perioden mellem de to frakendelser skal konfiskeres."

Højesteret tiltrådte samtidig et skønsmæssigt fradrag for betalt skat på 36 % og nedsatte konfiskationen fra 317.795 kr. til **190.000 kr.** Dommen supplerer bødepraksis: hvor der ikke nedlægges konfiskationspåstand, fastsættes bøden i stedet med udgangspunkt i indtjeningen, jf. Uber-dommen ovenfor.

Konfiskation af virksomhedens køretøj ved en ansats vanvidskørsel. Efter [færdselsloven § 133 a, stk. 2](#) konfiskeres køretøjet som udgangspunkt også hos en tredjemandsejer, men ikke hvis det er uforholdsmæssigt indgribende. Praksis er konkret afvejende og har flere gange faldet ud til taxivirksomhedens fordel. I [23/2025](#) ophævede Højesteret beslaglæggelsen af en leaset Mercedes-Benz hos en taxivirksomhed, fordi konfiskation ville føre til konkurs, og adgangen til erstatning hos chaufføren var illusorisk. Samme resultat i [Sag 94/2025](#), hvor selskabet havde udvist agtpågivenhed ved ansættelsen, regreskravet var illusorisk, og beslaglæggelsen havde medvirket væsentligt til selskabets konkurs. Afgørelserne ligger på linje med den tilsvarende praksis for transportvirksomheder, jf. [Sag 76/2022](#), hvor arbejdsgiverens omfattende agtpågivenhed og usikkerheden om erstatningskravet førte til ophævelse.

Selve færdselslovsovertrædelsen – spirituskørsel, narkotikakørsel og førerretsfrakendelse – behandles nærmere i [spirituskoersel](#), [narkotikakoersel](#) og [frakendelse-af-foererret](#).

LOV	Færdselsloven § 117d, stk. 2	Færdselsloven § 133a, stk. 2	Straffeloven § 75, stk. 1
PRAKSIS	Højesteret · Beslaglæggelse af taxiselskabs køretøj ophævet – konfiskation uforholdsmæssigt indgribende ved konkursramt virksomhed		14.04.2026
	Højesteret · Beslaglæggelse af leaset bil hos taxivirksomhed efter ansats vanvidskørsel ophævet som uforholdsmæssigt indgribende		25.08.2025
	Højesteret · Beslaglæggelse af lastbil ved vanvidskørsel: Proportionalitetsvurdering af arbejdsgivers agtpågivenhed		27.01.2023
	Højesteret · Nedsættelse af konfiskation af provisionsløn fra taxichauffør efter kørsel i frakendelsestiden og uden kørekort		02.11.2018
	Højesteret · Uber-chauffør dømt for 5.427 ulovlige taxikørsler – Højesteret stadfæster bøde på 486.500 kr.		13.09.2018

§ 13 Den EU-retlige ramme for app-formidlet persontransport

Tilladelsesordningens forenelighed med EU-retten afhænger af, hvordan formidlingstjenesten kvalificeres.

I [C-434/15](#) (Asociación Profesional Elite Taxi) fastslog EU-Domstolens Store Afdeling, at en tjeneste, der via en app sætter ikke-erhvervsdrivende chauffører i forbindelse med passagerer mod vederlag, er **uløseligt forbundet med en transportydelse** og derfor falder uden for e-handelsdirektivet og servicedirektivet (direktiv 2006/123/EF). Medlemsstaterne kan på EU-rettens nuværende udviklingstrin frit regulere sådanne tjenester. Sagen udsprang netop af, at Uber hverken havde de licenser eller tilladelser, der kræves for taxikørsel i Barcelona.

I [C-320/16](#) (Uber France) blev princippet overført til strafferetlig regulering: en fransk straffebestemmelse, der kriminaliserede Uber Pop, angik en tjenesteydelse på transportområdet og var derfor ikke undergivet notifikationspligt som en forskrift for informationssamfundets tjenester. Domstolen lagde afgørende vægt på, at Uber **fastsatte priser, opkrævede betaling og udøvede afgørende kontrol** med chaufførerne.

Grænsen blev trukket i [C-62/19](#) (Star Taxi App). En rumænsk app, der alene formidlede kontakt mellem kunder og **allerede godkendte** taxachauffører uden at fastsætte priser eller udvælge chauffører, var en informationssamfundstjeneste. Nationale regler, der pålagde en sådan tjeneste en forudgående tilladelsesordning med uforholdsmæssige tekniske krav (bl.a. radiosendere), var uforenelige med servicedirektivets krav til etableringsfrihed. Tilladelsesordninger skal med andre ord hvile på objektive, ikke-diskriminerende og proportionale kriterier.

Overført på dansk ret betyder dette, at taxilovens krav om vognmandstilladelse, chaufførkort og kørselskontor kan opretholdes over for platforme, der reelt organiserer selve transporten, mens rene formidlingsapps til allerede godkendte vognmænd står i en anden retlig position. Dansk retspraksis har hidtil ikke haft anledning til at prøve dette selvstændigt, fordi sagerne – [Sag 64/2018](#) og [51/2022](#) – har været rejst mod chaufføren som selvstændig erhvervsudøver og ikke mod platformen.

LOV	Taxiloven § 3, stk. 1	Taxiloven § 5, stk. 1	
PRAKSIS	Højesteret · Højesterets nedsættelse af bøde for ulovlig taxikørsel gennem anvendelse af modereret kumulation		15.12.2022
	Højesteret · Uber-chauffør dømt for 5.427 ulovlige taxikørsler – Højesteret stadfæster bøde på 486.500 kr.		13.09.2018
	EU-Domstolen · Kvalificering af taxi-applikationer som tjenester i informationssamfundet og grænser for nationale tilladelsesordninger		03.12.2020
	EU-Domstolen · Uber Pop: Kvalificering af app-baseret formidlingstjeneste som transportydelse udelukket fra direktiverne om informationssamfundets tjenester		09.04.2018
	EU-Domstolen · Uber-dommen: Kvalificering af formidlingstjenester som transportydelser i EU-retten		20.12.2017

Proportionalitet i god skik-skønnet – ombudsmandspraksis og ældre domme

§ 14

God skik-kravet giver tilladelsesmyndigheden et bredt skøn, men skønnet er bundet af de almindelige forvaltningsretlige grundsætninger. Den centrale udtalelse er Folketingets Ombudsmands sag om [afslag på ansøgning om udstedelse af vognmandstilladelse](#), der angik godskørselslovens parallelle god skik-krav. En vognmand havde i knap to år udført tilladelsespligtig slamsugningskørsel uden tilladelse, fordi han ikke var bekendt med en regelændring; Vejtransportrådet meddelte afslag under henvisning til, at han ikke havde gjort det antageligt, at han kunne udøve virksomhed i overensstemmelse med god skik.

Ombudsmanden lagde vægt på, at afslaget reelt havde virkning som en tilbagekaldelse af en erhvervstilladelse og lukkede en 25 år gammel virksomhed, at overtrædelsen var **uagtsom og ikke forsætlig**, at ansøgeren af egen drift havde søgt tilladelse, da han blev opmærksom på kravet, og at der ikke forelå oplysninger om, at han havde handlet i strid med de formål – lige konkurrencevilkår, sociale vilkår og færdselssikkerhed – som tilladelsessystemet skal varetage:

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

Ombudsmanden **henstillede**, at sagen blev genoptaget. Udtalelsen understøtter to punkter, der har direkte betydning på taxiområdet: at forsæt/uagtsomhed er relevant ved valget af reaktion, og at advarslen – som forarbejderne til taxilovens §§ 12-14 forudsætter som normalreaktion – er den mindre indgribende foranstaltning, der skal overvejes først.

Udtalelsen gengiver samtidig Højesterets dom i U.1991.130, hvor tilbagekaldelse af vognmandstilladelser efter 25 bøder og domme for overlæs, køre-hviletid og spirituskørsel blev underkendt, bl.a. fordi der ikke var givet nogen forudgående advarsel. Modsat viser praksis om fiskerilicenser, at inddragelse står ved magt, når overtrædelsen objektivt er grov og ikke skyldes undskyldelige forhold.

Ombudsmanden har i sagen om [tilbagekaldelse af transporttilladelse](#) tilsvarende beskrevet kernen i tilbagekaldelsesvurderingen som en afvejning mellem adressatens berettigede forventninger og de modstående – normalt offentlige – interesser, hvor en myndighed, der vil tilbagekalde en begunstigende forvaltningsakt, skal have en saglig begrundelse, og hvor stærke grunde vedrørende liv, sundhed og sikkerhed vejer tungest.

I taxisammenhæng er det netop hensynet til passagerernes sikkerhed og til færdselssikkerheden, der bærer de grove tilbagekaldelsessager – som i [BS-1198/2013-KBH](#) og [BS-3024/2014-OLR](#), hvor kontinuerlige overtrædelser og to tidligere tilbagekaldelser gjorde en tidsubestemt tilbagekaldelse forholdsmæssig.

LOV

[Taxiloven § 3, stk. 2](#)
[Taxiloven § 12, stk. 1](#)

PRAKSIS

Landsretten · Stadfæstelse af dom om tilbagekaldelse af førerret til taxikørsel

31.03.2016

Byretten · Dom om tilbagekaldelse af taxiførerkort grundet upassende adfærd og overtrædelse af taxilovgivningen

23.10.2014

§ 15 Sammenfatning og aktuelle udviklingslinjer

Praksis på taxiområdet kan sammenfattes i fem hovedlinjer.

1. Tilladelseskravet er absolut, og ansvaret er personligt. Den, der mod betaling transporterer passagerer i egen bil, driver vognmandsvirksomhed i personligt regi, uanset at kørslen bestilles via en app og betalingen tilgår platformen. Det er kernen i [51/2022](#) og bekræftes af [SS-1089/2021-OLR](#) og [SS-10956/2020-KBH](#).

2. Bødeniveauerne er forarbejdsstyrede, men ikke mekaniske. Udgangspunktet er 5.000/15.000/35.000 kr. og chaufførsatserne 2.000/4.000/8.000 kr. Ved gentagelse fordobles eller tredobles beløbet, jf. [§ 35, stk. 5](#) – som i [V.L. S-1066-19](#) – og ved systematisk kørsel over lang tid fastsættes bøden ud fra indtjeningen uden loft, jf. [Sag 64/2018](#). Omvendt kumuleres flere overtrædelser under én kørsel modereret.

3. Vognmandens kontrolpligt er selvstændigt sanktioneret. [§ 35, stk. 2](#) rammer den tilladelsesindehaver, der ikke har sikret sig chaufførkortets gyldighed, med et bødeniveau, der er dobbelt så højt som chaufførens – begrundet i forarbejderne med, at "det vægtes højt, at vognmanden påser, at de ansatte chauffører har de påkrævede kvalifikationer".

4. Administrativ tilbagekaldelse og strafferetlig frakendelse supplerer hinanden. Færdselsstyrelsen bærer bevisbyrden, advarsel er normalreaktionen, og kun graverende forhold begrunder øjeblikkelig tilbagekaldelse. Anklagemyndigheden skal overveje frakendelse efter [straffeloven § 79](#) og under alle omstændigheder underrette styrelsen om afgørelser af betydning for tilbagekaldesspørgsmålet. Ved seksualforbrydelser under kørslen er 3 års frakendelse den typiske reaktion, jf. [SS-6636/2023-ODE](#) og [SS-1042/2024-OLR](#).

5. Økonomiske sanktioner rammer bredt, men proportionalt. Lønindtægt ved kørsel i frakendelsestiden konfiskeres efter [Sag 73/2018](#), mens konfiskation af virksomhedens bil efter en ansats vanvidskørsel ophæves, når indgrebet reelt lukker virksomheden, jf. [23/2025](#) og [Sag 94/2025](#).

Aktuelt. Reguleringen er fortsat i bevægelse. Ved ændringslov af 26. marts 2025 blev der indsat et nyt stk. 5 i [§ 37](#), hvorefter gyldige sygetransporttilladelser udstedt efter den tidligere taxilov forlænges med 18 måneder, dog maksimalt til og med den 31. december 2027 – en ændring, der trådte i kraft 1. april 2025, men endnu ikke er konsolideret i lovbekendtgørelsen; en yderligere forlængelse har været i høring i [august 2026](#). Samtidig er det landsdækkende klagenævn efter [§ 20, stk. 7](#) under udmøntning, og Færdselsstyrelsen har varslet en skærpet håndhævelsespraksis over for vognmænd og chauffører.

Uden for denne oversigt falder moms- og registreringsafgiftsspørgsmål (se [moms-fortolkning](#)) samt udbud af offentlig servicetrafik og flextrafik (se [udbudsret](#) og [klagenævnet-for-udbud-procedure](#)).

LOV	Straffeloven § 79, stk. 1	Taxiloven § 35, stk. 1, 2, 5	Taxiloven § 37, stk. 5
PRAKSIS			
	Højesteret · Beslaglæggelse af taxiselskabs køretøj ophævet – konfiskation uforholdsmæssigt indgribende ved konkursramt virksomhed		14.04.2026
	Højesteret · Beslaglæggelse af leaset bil hos taxivirksomhed efter ansats vanvidskørsel ophævet som uforholdsmæssigt indgribende		25.08.2025
	Højesteret · Højesterets nedsættelse af bøde for ulovlig taxikørsel gennem anvendelse af modereret kumulation		15.12.2022
	Højesteret · Nedsættelse af konfiskation af provisionsløn fra taxichauffør efter kørsel i frakendelsestiden og uden kørekort		02.11.2018
	Højesteret · Uber-chauffør dømt for 5.427 ulovlige taxikørsler – Højesteret stadfæster bøde på 486.500 kr.		13.09.2018
	Landsretten · Taxichauffør idømt fængselsstraf for seksuelle overgreb og forsøg på voldtægt		26.02.2025
	Landsretten · Landsrettens dom i sag om ulovlig taxikørsel		03.12.2021
	Landsretten · Stadfæstelse af bøder for gentagen taxikørsel uden gyldigt chaufførkort (Taxiloven)		12.03.2020

Byretten · Taxachauffør idømt fængselsstraf for forsøg på voldtægt og blufærdighedskrænkelser under taxatur 15.04.2024

Byretten · Dom for ulovlig taxikørsel uden tilladelse og godkendelse 31.03.2021

REFERENCE Lovgrundlag

10 paragraffer

Straffeloven § 75	stk. 1	Straffeloven § 78	stk. 2
Straffeloven § 79	stk. 1	Taxiloven § 1	stk. 2
Taxiloven § 3	stk. 2	Taxiloven § 7	stk. 2
Taxiloven § 12		Taxiloven § 14	
Taxiloven § 16		Taxiloven § 35	stk. 1

MATERIALE Citerede afgørelser

27 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS

7

14.04.2026	Beslaglæggelse af taxiselskabs køretøj ophævet – konfiskation uforholdsmæssigt indgribende ved konkursramt virksomhed	94-2025
25.08.2025	Beslaglæggelse af leaset bil hos taxivirksomhed efter ansats vanvidskørsel ophævet som uforholdsmæssigt indgribende	23-2025
27.01.2023	Beslaglæggelse af lastbil ved vanvidskørsel: Proportionalitetsvurdering af arbejdsgivers agtpågivenhed	76-2022
15.12.2022	Højesterets nedsættelse af bøde for ulovlig taxikørsel gennem anvendelse af modereret kumulation	51/2022
02.11.2018	Nedsættelse af konfiskation af provisionsløn fra taxichauffør efter kørsel i frakendelsestiden og uden kørekort	Sag 73/2018
13.09.2018	Uber-chauffør dømt for 5.427 ulovlige taxikørsler – Højesteret stadfæster bøde på 486.500 kr.	Sag 64/2018
04.02.2015	Fortolkning af kravet om løn- og arbejdsvilkår i bus- og taxilovgivningen vedrørende kollektive overenskomster	146-2013

EU-DOMSTOLEN · EUROPÆISK DOMSTOL

3

03.12.2020	Kvalificering af taxi-applikationer som tjenester i informationssamfundet og grænser for nationale tilladelsesordninger	C-62/19
09.04.2018	Uber Pop: Kvalificering af app-baseret formidlingstjeneste som transportydelse udelukket fra direktiverne om informationssamfundets tjenester	C-320/16
20.12.2017	Uber-dommen: Kvalificering af formidlingstjenester som transportydelser i EU-retten	C-434/15

LANDSRETTE · ANKEINSTANS

8

26.02.2025	Taxachauffør idømt fængselsstraf for seksuelle overgreb og forsøg på voldtægt	10068-11794
20.12.2022	Voldtægt i taxa: Skærpet fængselsstraf og udvisning – Landsret reducerer indrejseforbud til 12 år af hensyn til EMRK artikel 8	S-2197-22
03.12.2021	Landsrettens dom i sag om ulovlig taxikørsel	2225-2649
12.03.2020	Stadfæstelse af bøder for gentagen taxikørsel uden gyldigt chaufførkort (Taxiloven)	V.L. S-1066-19
31.03.2016	Stadfæstelse af dom om tilbagekaldelse af førerret til taxikørsel	1267-1526
26.01.2011	Domændring vedrørende taxichauffør uden gyldigt førerkort	409-466
23.10.2009	Ankesag om bøde for kørsel uden gyldigt førerkort til taxikørsel	5354-6421
11.12.2006	Bødeforhøjelse i sag om erhvervsmæssig personbefordring	8309-9813
BYRETTE · FØRSTE INSTANS		6
15.04.2024	Taxachauffør idømt fængselsstraf for forsøg på voldtægt og blufærdighedskrænkelser under taxatur	10049-11769
14.06.2023	Vognmand fik delvist medhold i sag mod Dantaxi om uberettiget opkrævning af pladsleje og arbejdsskadeforsikring	10103-11851
31.03.2021	Dom for ulovlig taxikørsel uden tilladelse og godkendelse	2202-2624
23.10.2014	Dom om tilbagekaldelse af taxiførerkort grundet upassende adfærd og overtrædelse af taxilovgivningen	1239-1497
07.09.2010	Bødestraf for ulovlig taxikørsel uden godkendelse - 21.000 kr. for overtrædelse af bekendtgørelse om taxikørsel	410-467
04.12.2007	Dom for ulovlig godskørsel uden tilladelse og konfiskation af udbytte	6066-7256
LANDSSKATTERET · ADMINISTRATIV KLAGEINSTANS		1
24.04.2023	Skønmæssig forhøjelse af overskud af taxivirksomhed	16-0747786
PARKERINGSKLAGE ÆVN · NÆVN / KLAGEINSTANS		1
13.03.2025	Annullering af kontrolafgift udstedt via ANPR-system uden fysisk påsætning på køretøjet	park-9813
PROCESBEVILLINGSNÆVN · NÆVN / KLAGEINSTANS		1
28.06.2022	3.-instansbevilling til prøvelse af bødekumulering for simultane taxilovsovertrædelser begået under én kørsel	21/27952

FORARBEJDE Betænkninger

1 reference

Betænkning nr. 1542 fra Udvalg om erhvervsmæssig befordring i personbiler
nr. 1542 · 2013 · Transportministeriet