

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@TRM.dk), Simon Høy (simon@oparko.com)  
**Fra:** Nadia Kühnau (nk@oparko.com)  
**Titel:** Høringssvar OPARKO, sagsnummer 2024 - 5524  
**Sendt:** 17-06-2025 15:23  
**Bilag:** Høringssvar OPARKO.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Catherine,

Hermed fremsendes høringssvar fra OPARKO i sagsnummer 2024 - 5524.

Med venlig hilsen

**Nadia Kühnau**

CLO

OPARKO

CVR: 37127485

Parkeringskompagniet  
en del af OPARKO



H.tlf.: [+45 8874 3194](tel:+4588743194)



[nk@oparko.com](mailto:nk@oparko.com)



<https://oparko.com>



## Høringssvar fra OPARKO

Vedr. ændring af bekendtgørelse nr. 202 af 28. februar 2014

Høringssvar fra OPARKO .....	1
1. Overordnede bemærkninger .....	1
2. Retligt grundlag og fortolkningspraksis .....	2
3. Konsekvenser ved ændringen .....	2
3.1 Risiko for flere unødvendige og urimelige "dummebøder" .....	3
3.2 Tilbagegang i forhold til digitalisering og moderne teknologi .....	3
3.2.1 Digitalisering gavner forbrugeren .....	4
3.2.2 Fordele og sikkerhed ved digital meddelelse .....	5
3.3 Manglende proportionalitet i forslaget til ændringen .....	5
4. Anbefaling: Udsættelse af ikrafttræden .....	6
5. Afslutning .....	6

Vi ønsker at benytte muligheden for at afgive høringssvar til Transportministeriets forslag til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder.

### 1. Overordnede bemærkninger

Transportministeriets forslag vil – hvis vedtaget i sin nuværende form – indebære en markant ændring af gældende ret med væsentlige konsekvenser for både retssikkerhed, forbrugerinformation og private virksomheders mulighed for effektiv drift.

Vi finder det bekymrende, at:

- Den foreslåede ændring afskærer brugen af kamerabaseret parkeringsovervågning (ANPR), selvom denne kontrolform er anerkendt af både Parkeringsklagenævnet og domstolene.
- Ændringen er i strid med anbefalingerne fra den oprindelige arbejdsgruppe, der netop åbnede for fleksible, digitale løsninger.
- Ændringen fremstilles som en tydeliggørelse – selvom den reelt ændrer retspraksis og har karakter af et betydeligt indgreb i privatretlige forhold.

Forslaget repræsenterer, i modsætning til udviklingen på øvrige områder, et skridt baglæns i forhold til digitalisering og brug af moderne teknologi.

Vi er åbne og villige til at indgå i en konstruktiv dialog med Transportministeriet og øvrige interessenter omkring hele problemstillingen, herunder brugen af digitale løsninger, med henblik på at finde fremtidssikrede løsninger, der tilgodeser både forbrugernes retssikkerhed og branchens behov for effektiv drift.

## 2. Retligt grundlag og fortolkningspraksis

Den nuværende retstilstand er klart præget af en praksis, hvor både domstole og Parkeringsklagenævnet anerkender, at kontrolafgifter lovligt kan pålægges ejeren af et køretøj, også når kontrollen sker digitalt – eksempelvis ved hjælp af ANPR-teknologi. Dette er blandt andet fastslået i nyere domme fra Retten på Frederiksberg den 24. november 2023 (BS-16735/2023-FRB) og Retten i Sønderborg den 27. maj 2024 (BS-7907/2024-SON) samt af Parkeringsklagenævnet bl.a i sag 1706. I disse sager blev det vurderet som lovligt, at parkeringsselskaber anvendte kamerabaseret dokumentation som grundlag for afgifter, som herefter blev meddelt ejeren via efterfølgende kommunikation. Begge sager er baseret på den nuværende § 1, stk. 2, i bekendtgørelsen.

Det vækker alvorlig bekymring, at Transportministeriet i sit høringsbrev åbent kritiserer denne rets- og nævnsspraksis og samtidig betegner ændringen som en blot sproglig eller teknisk præcisering.

En sådan fremgangsmåde skaber usikkerhed om den forvaltningsretlige kompetencefordeling og den juridiske afklaring, som borgerne bør kunne forvente.

Det må i denne forbindelse understreges, at den nuværende udformning af § 1, stk. 2 ikke antages at være tilfældig eller uden overvejelser. Bestemmelsen anses derimod som resultatet af en bevidst afvejning, der har til formål at tillade alternative meddelelsesformer, så længe det sikres, at føreren reelt modtager oplysningerne. Dette antages på baggrund af det, som fremgår af forarbejder og arbejdsgruppens rapport *Bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet*. En fjernelse af § 1, stk. 2 anses derfor som en substantiel ændring af retsstillingen og ikke blot en teknisk justering.

## 3. Konsekvenser ved ændringen

Ved at fjerne § 1, stk. 2, fratages parkeringsselskaberne muligheden for at anvende effektive og tidssvarende kontrolformer. I praksis betyder det:

- Kontrol kan ikke effektueres, hvis en bilist forlader området, før en fysisk seddel kan anbringes.
- Objektive og pålidelige digitale kontrolsystemer kan ikke længere bruges som dokumentation.
- Vigtige værktøjer til at undgå “dummebøder” fjernes.

I praksis risikerer man derfor at forringe både forbrugerbeskyttelsen, retssikkerheden og driftskvaliteten. Det giver også en uretmæssig forskelsbehandling mellem digitale og manuelle kontrolformer.

### 3.1 Risiko for flere unødvendige og urimelige "dummebøder"

Et centralt forbrugermæssigt hensyn i moderne parkeringskontrol er at forebygge såkaldte "dummebøder" – altså kontrolafgifter givet til bilister, der begår en menneskelig fejl uden bevidst at overtræde reglerne. Det typiske eksempel er, at man glemmer at stille p-skiven.

Disse fejl bliver færre, ikke flere, med brug af moderne digitale løsninger.

Hos OPARKO har vi gennem praktisk erfaring konstateret, at antallet af sådanne afgifter falder markant på pladser, hvor der anvendes ANPR-teknologi. Dette skyldes, at ind- og udkørsel registreres præcist og objektivt, og at systemet automatisk validerer, om der er betalt korrekt, om der er en gyldig tilladelse, og om tidsbegrænsningen er overholdt. Samtidig kan bilisten få adviseringer og benytte selvbetjeningsløsninger, som giver mulighed for at rette eventuelle fejl i tide.

Dette betyder, at flere lovlydige bilister undgår utilsigtede afgifter, mens ulovlig og uhensigtsmæssig adfærd stadig kan dokumenteres og sanktioneres korrekt.

Den foreslåede ændring fjerner grundlaget for disse løsninger og vil – stik imod intentionerne – føre til flere klager, mindre forbrugeraccept og højere andel af "dummebøder". Det underminerer dermed både retssikkerheden, tilliden til parkeringssystemer og kvaliteten af forbrugeroplevelsen.

Ved at fratage selskaberne mulighed for at informere brugeren efterfølgende, risikerer man en væsentlig stigning i antallet af kontrolafgifter i form af såkaldte "dummebøder".

### 3.2 Tilbagegang i forhold til digitalisering og moderne teknologi

En væsentlig bekymring ved det fremlagte forslag er dets tilbageskridt i forhold til den digitalisering og teknologiske udvikling, som i øvrigt præger både offentlige og private serviceområder. Hvor andre sektorer opfordres til at effektivisere og modernisere deres praksis gennem digitale løsninger, vil den foreslåede ændring reelt tvinge parkeringsselskaberne tilbage til en manuelt baseret og mindre pålidelig kontrolform. Det harmonerer dårligt med regeringens generelle strategi for digital omstilling og innovation.

Kamerabaserede systemer – herunder ANPR-teknologi – har vist sig effektive til at reducere fejl, forbedre dokumentation og øge borgernes retssikkerhed, netop fordi kontrol og kommunikation kan ske objektivt, hurtigt og præcist. Det gælder ikke mindst i situationer, hvor den parkerede bil forlader pladsen, før en fysisk meddelelse kan udleveres. Den gældende § 1, stk. 2, i bekendtgørelsen er netop udtryk for en balanceret løsning, hvor oplysninger kan gives sikkert også på anden vis end med papir på bilen – og hvor moderne



teknologier kan anvendes i overensstemmelse med gældende forbrugerbeskyttelsesprincipper.

Det juridiske grundlag for at anvende digitale metoder har hidtil været klart og understøttet af både lovgivningsmateriale og arbejdsgrupperapporter (herunder rapporten *Bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet*). Det fremgår bl.a. af den arbejdsgruppe, der i sin tid dannede grundlag for den nuværende bekendtgørelse, at fleksibilitet og åbenhed over for nye metoder netop var ønskeligt – herunder også muligheden for at give meddelelser elektronisk. Arbejdsgruppen udtrykte klart, at det afgørende er, at føreren modtager de relevante oplysninger på en måde, der giver fornøden sikkerhed for, at informationen er kommet vedkommende til kundskab – ikke, at det nødvendigvis sker i fysisk form, jf. rapportens side 179 - 180.

Det forslag, der nu foreligger, strider direkte imod denne tilgang og vil utilsigtet lukke ned for en række dokumenterede og velfungerende løsninger. Det vil samtidig begrænse private aktørers mulighed for at tilrettelægge deres drift på en måde, der er både fremtidssikret og i overensstemmelse med retlig udvikling og forbrugerbehov.

Det er derfor vores opfattelse, at forslaget underminerer både de teknologiske fremskridt, som allerede er implementeret på mange områder, og det politiske mål om øget digitalisering og effektivisering i samfundet. Det er afgørende, at den juridiske ramme understøtter – og ikke hindrer – denne udvikling.

Efter vores opfattelse giver den nuværende ordning allerede et højt niveau af retssikkerhed for bilisterne. Skiltningen på pladsen er tydelig, og bilisten har god mulighed for at orientere sig om vilkårene. Kontrolafgifter meddeles med hjemmel i gældende bekendtgørelse og praksis, og der er adgang til at klage. Vi ser derfor ikke et behov for at ændre reglerne med henvisning til retssikkerhedshensyn - særligt ikke når digitale kontrolformer kan dokumentere både hændelsesforløbet og selve meddelelsen på en måde, der fremmer gennemsigtigheden.

### 3.2.1 Digitalisering gavner forbrugeren

Det er vigtigt at understrege, at digitale kontrolformer – herunder ANPR-teknologi – ikke blot er til fordel for parkeringsselskaberne, men i høj grad også styrker forbrugerbeskyttelsen og retssikkerheden for bilisten.

Moderne, digitalt baseret parkeringsovervågning bidrager til en mere gennemsigtig og retfærdig kontrolpraksis, hvor hændelsesforløbet dokumenteres objektivt, og hvor bilisterne får mulighed for at kontrollere og efterprøve, hvornår og hvordan en eventuel overtrædelse fandt sted. Det skaber tryghed og giver adgang til retvisende data, hvis der opstår tvivl eller uenighed.

Digitale løsninger muliggør desuden automatiske adviseringer, påmindelser og brugervenlige selvbetjeningsplatforme, som gør det lettere for bilisten at rette fejl i tide og undgå afgifter, som for eksempel skyldes at man glemmer at stille p-skiven.

I modsætning hertil er den fysiske seddel en statisk og sårbar metode, som risikerer at blive fjernet, overset eller gå tabt.

Digitalisering bør derfor ikke ses som en ensidig effektivisering til fordel for selskaberne, men som en mulighed for at give forbrugerne bedre indsigt, mere fleksibilitet og øget retssikkerhed. En regulering, der begrænser disse løsninger, vil uundgåeligt ramme forbrugeren negativt.

### 3.2.2 Fordele og sikkerhed ved digital meddelelse

Et centralt hensyn bag bekendtgørelsen er, at bilisten modtager klar og pålidelig information om pålagte kontrolafgifter. Dette hensyn opfyldes i dag fuldt ud gennem moderne, digital fremsendelse – f.eks. via e-Boks – hvor der både er høj leveringssikkerhed og dokumentation for korrekt afsendelse og modtagelse.

I praksis sender vi meddelelsen om kontrolafgiften til bilisten hurtigst muligt - som udgangspunkt indenfor 3 hverdage - og systemet genererer automatisk en afleveringskvittering, når meddelelsen er korrekt leveret i e-Boks. Det skaber en påviselig og dokumenterbar kommunikationskæde, som er langt mere sikker og kontrollerbar end fysiske sedler, der kan blæse væk, fjernes af uvedkommende eller overses.

Samtidig sikrer digital levering, at bilisten får adgang til oplysningerne i en form, som anvendes på landsplan i forvejen, med mulighed for at klage, anmode om oplysninger eller få adgang til fotodokumentation via selvbetjeningsløsninger. Det fremmer både gennemsigtighed, forbrugeroplysning og retssikkerhed.

Det afgørende må være, at bilisten modtager meddelelsen på en måde, der er sikker og dokumenterbar – ikke nødvendigvis, at den skal placeres fysisk på bilen. Den digitale metode opfylder dette krav i fuldt omfang og bør derfor ikke udelukkes, men snarere opmuntres og præciseres som en legitim og moderne kontrolform.

### 3.3 Manglende proportionalitet i forslaget til ændringen

Vi stiller os desuden tvivlende over for, om den foreslåede ændring lever op til det grundlæggende forvaltningsretlige krav om proportionalitet.

Det fremgår ikke af høringsmaterialet, at Transportministeriet har foretaget en konkret vurdering af, hvorvidt de foreslåede indskrænkninger er nødvendige og rimelige for at opnå det ønskede formål – nemlig at sikre, at kontrolafgifter meddeles på en måde, der når frem til føreren. Tværtimod peger både domspraksis og praksis fra Parkeringsklagenævnet på, at eksisterende digitale kontrolformer – herunder ANPR – allerede leverer sikre og dokumenterbare metoder til dette formål. Dermed foreligger der mindre indgribende alternativer, som ikke udelukker digitalisering, men tværtimod bygger på objektiv registrering og efterfølgende kommunikation.

Et generelt forbud mod disse kontrolformer udgør efter vores vurdering et uproportionelt indgreb i både virksomhedernes ret til at vælge effektive driftsformer og borgernes mulighed for at få en korrekt, gennemskuelig og retfærdig behandling. Indgrebet rammer bredt og uden hensyn til de nuancer og forskelle, der findes i måden, kontrollen udføres på i praksis.

Vi opfordrer derfor til, at der foretages en fornyet vurdering af, hvorvidt målet kan opnås med mindre indgribende midler – f.eks. ved at præcisere kravene til digital meddelelse frem for helt at forbyde den.

#### 4. Anbefaling: Udsættelse af ikrafttræden

Såfremt ændringen vedtages, bør den ikke træde i kraft med den foreslåede korte frist.

Aktørerne på området skal have tid til at

- omstille systemer og teknologiske løsninger,
- tilpasse skiltning, kommunikation og procedurer samt
- sikre korrekt juridisk efterlevelse.

Vi anbefaler derfor en implementeringsfrist på minimum 12 måneder. En kortere frist vil medføre unødige fejl, uforudsigelighed for parkanterne og betydelige omkostninger for virksomhederne.

#### 5. Afslutning

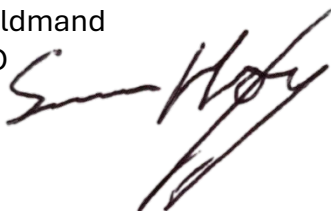
På baggrund af ovenstående anbefaler vi, at Transportministeriet genovervejer ændringsforslaget og:

- Bevarer den gældende § 1, stk. 2, eventuelt med præcisering af kravene til sikker meddelelse
- Respekterer den retspraksis og nævnsspraksis, der er udviklet gennem de sidste 10 år og som bygger på proportionalitet og objektiv kontrol.
- Fremlægger ændringsforslaget som det, det er: en væsentlig retlig ændring, ikke blot en tydeliggørelse
- Giver en realistisk og ansvarlig overgangsperiode, hvis ændringen alligevel gennemføres, med henblik på at beskytte både forbrugerne og aktørerne i branchen.

Vi står naturligvis til rådighed for dialog og bidrager gerne til at sikre en balanceret løsning til gavn for både forbrugere og branchen.

Med venlig hilsen

Simon Høy Guldmand  
Adm Dir. / CEO  
OPARKO



CVR: 37127485

Mail: [simon@oparko.com](mailto:simon@oparko.com)

H.Mail: [service@oparko.com](mailto:service@oparko.com)

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Cc:** Karin Breck (kab@fbr.dk), Pia Saxild (PS@fbr.dk), Forbrugerrådet Tænk (hoeringer@fbr.dk)  
**Fra:** vmj@fbr.dk (vmj@fbr.dk)  
**Titel:** Forbrugerrådet Tænks høringssvar - høring over udkast til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder  
**Sendt:** 20-06-2025 15:14  
**Bilag:** Høringssvar - FDM.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Forbrugerrådet Tænk støtter FDMs høringssvar, der er vedhæftet her.

Forbrugerrådet Tænk kan konstatere, at Parkeringsklagenævnet har sendt et høringssvar. Hertil bemærker vi, at vi ikke har haft indflydelse på eller mulighed for at se høringssvaret på forhånd. Forbrugerrådet Tænk er nævnsmedlem, men ønsker ikke at blive taget til indtægt for indholdet i parkeringsklagenævnets høringssvar. Der forekommer indirekte argumenter/holdninger, der ikke er genstand for Forbrugerrådet Tænks holdning, men i vores optik er branchens argumenter. Vi vil gerne gøre opmærksom på, at FDM og Forbrugerrådet Tænk overvejende har afgivet dissens/mindretalsudtalelse i sager om ANPR. Flertallet, der omtales i høringssvaret, består altså af branchen og formanden/dommeren.

## Vibeke Myrtue Jensen

SENIORRÅDGIVER, MILJØ OG TRANSPORT

M +45 4188 1616

W [taenk.dk](https://taenk.dk)

**Forbrugerrådet Tænk**

[Ryesgade 3A, 2. th. | 2200 Kbh. N](#)



**Fra:** Lennart Fogh

**Sendt:** 20. juni 2025 14:27

**Til:** [cac@trm.dk](mailto:cac@trm.dk)

**Cc:** [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

**Emne:** FDMs høringssvar - høring over udkast til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder

Til Transportministeriet

Att:  
Fuldmægtig Catherine Christiansen

Hermed sendes FDMs høringssvar.

Venlig hilsen

**Lennart Fogh**

Områdechef, Juridisk Rådgivning



Med dig hele vejen

M: +45 23 69 45 77  
LFO@fdm.dk · fdm.dk  
Firskovvej 32  
2800 Kgs. Lyngby

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K  
[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)  
Att. Fuldmægtig Catherine Christiansen, [cac@trm.dk](mailto:cac@trm.dk)

20-06-2025

Dir. tlf.  
+45 45 27 07 19

E-Mail  
[lfo@fdm.dk](mailto:lfo@fdm.dk)

Sagsnr.  
S25-7937

### **Høring over udkast til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder**

FDM takker for høringsmaterialet og har følgende bemærkninger.

FDM hilser det velkomment, at den foreslåede ændring tydeliggør den oprindelige hensigt og det grundlæggende udgangspunkt i den gældende bekendtgørelse, nemlig at kontrolafgifter skal pålægges føreren/aftaleparten, og at pålæggelsen skal ske på parkeringspladsen, så der ikke kan opstå rimelig tvivl herom.

FDMs holdning er uændret: Det er afgørende, at det er føreren, der modtager fyldestgørende meddelelse om, at en kontrolafgift er pålagt, og at denne meddelelse som altovervejende hovedregel gives på selve parkeringsarealet.

Dette synspunkt blev også fremført af FDM i Justitsministeriets arbejdsgruppe, som i juni 2013 offentliggjorde rapporten om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet – en holdning, der i øvrigt også blev arbejdsgruppens.

Som det fremgår af rapportens side 179, var baggrunden for kravet om, at kontrolafgifter som udgangspunkt skal gives i traditionel papirform, at arbejdsgruppen fandt det *"... afgørende, at føreren af køretøjet modtager de relevante oplysninger på en måde, der har den fornødne sikkerhed for, at de er kommet til vedkommendes kendskab."* (FDM's understregning).

Det citerede var ledsaget af en henstilling til Justitsministeriet om at være lydhør for en ændring af nævnte punkt i bekendtgørelsen, hvis *"... kontrolafgiftens pålæggelse kan gives på anden tilsvarende sikker måde, hvis der udvikles nye metoder og forretningskoncepter hertil – f.eks. ved at meddelelse gives til føreren elektronisk."* (FDMs understregning)

#### **Teknologien er ikke på plads endnu til ændring.**

FDM vil gerne understrege, at vi støtter enhver digital løsning på problematikken – alt i overensstemmelse med arbejdsgruppens udtalelse i 2013.

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

[fdm@fdm.dk](mailto:fdm@fdm.dk)  
[www.fdm.dk](http://www.fdm.dk)

FDM vurderer også, at bilister i almindelighed vil hilse en digital løsning velkommen.

På ovenstående baggrund burde der ikke herske berettiget tvivl om, at den aktuelle bekendtgørelses regel om, at konventionalbod kan sendes til ejer eller bruger (dog uden at disse aftaleretligt hæfter for beløbet), er en undtagelse til hovedreglen.

Spørgsmålet er herefter, om der vitterligt er tilkommet fx ny teknologi, der gør, at bekendtgørelsens udgangspunkt om fysisk kontrolafgift skal ændres.

Det er efter FDMs opfattelse ikke tilfældet. I hvert fald har branchen ikke taget et sådant system i brug.

Branchen har på pladserne med Automatisk Nummerplade Registrering, ANPR, imidlertid valgt helt at undlade at forsøge at leve op til hovedreglen og derved gjort den specifikke undtagelsesregel til den praktiske hovedregel og faktisk også til den eneste anvendte model.

Efter FDMs vurdering strider det mod bekendtgørelses ordlyd, mod forarbejderne og i hvert fald mod reglens hensigt, der tydeligt var at kommunikere til aftaleparten/føreren.

Parkeringsbranchens ibrugtagning af ANPR bør efter FDMs vurdering ses helt løsrevet fra det grundlæggende problem om at kommunikere til føreren, og at føreren skal informeres, inden pladsen forlades.

ANPR digitaliserer/automatiserer jo ikke selve kommunikationen mellem aftaleparterne - som er det væsentlige i forhold til kravet om fysisk kontrolafgift - men leverer i sig selv "kun" en automatiseret registrering af bilen, mens den efterfølgende kommunikation til enten føreren eller ejer/ejere ikke i sig selv har noget at gøre med ANPR.

Uanset om bilens potentielle overtrædelse af parkeringstider er konstateret af en p-vagt eller af et ANPR-system, skal der fortsat ske selvstændig kommunikation til føreren, inden pladsen forlades.

Derfor er problemet heller ikke anvendelse af en automatisk registrering/genkendelse af bilens nummerplade, som i mange tilfælde fungerer rigtig godt og kundesvenligt.

Det problematiske er, at parkeringsbranchen helt undlader at forsøge at kontakte eller at overgive dokumentationen til føreren og i stedet henholder sig til den registrerede ejer/bruger.

Med andre ord er ANPR slet ikke den elektroniske løsning på det problem om kommunikation til føreren/aftaleparten, som Justitsministeriets arbejdsgruppe i 2013 gav som begrundelse for, at konventionalbod som hovedregel skulle påsættes bilen eller overgives til føreren.

FDM afventer derfor stadig en digital/elektronisk løsning på grundproblematikken. Ind til branchen tilvejebringer en sådan løsning, er der intet forandret i forhold til arbejdsgruppens rapport fra 2013 på dette punkt.

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk

### **Yderligere om rette aftalepart**

For FDM er det afgørende, at sager om kontrolafgifter afgrænses til de relevante aftaleparter.

Dette – og den gældende formulering af bekendtgørelsens § 1 – bygger på den grundlæggende præmis, at det er aftaleparten, som i praksis næsten altid er føreren, parkeringsselskabet skal kommunikere med. I årene op til nedsettelsen af Justitsministeriets arbejdsgruppe blev der afsagt en række principielle domme, hvor domstolene fastslog, at bilens ejer ikke hæfter for en kontrolafgift i egenskab af ejer. Det er alene aftaleparten – altså føreren – der hæfter i anledning af den indgåede aftale. Domspraksis understreger desuden, at der hverken foreligger subsidær ejerhæftelse eller ejerhæftelse baseret på stiltiende fuldmagt.

Med andre ord består en sag om kontrolafgift af to parter: parkeringsselskabet og den bilist, der har accepteret aftalevilkårene og – ifølge selskabet – har overtrådt disse med konventionalbod til følge.

Det er derfor væsentligt, at kommunikationen begrænses til disse parter, og at parkeringsselskabet alene rejser krav mod den person, selskabet har indgået aftale med.

Dette er også i fuld overensstemmelse med almindelig obligationsret.

En bils registreringsattest viser naturligvis ikke, hvem der faktisk parkerede bilen og dermed indgik aftalen med parkeringsselskabet.

I helt almindelige familiesituationer, hvor et samlevende par eller ægtefæller deler bil/biler, vil mange biler være ejet af begge parter i civilretlig forstand. Ofte hæfter begge for finansieringen af bilen. Men kun én person kan have ført bilen og dermed indgået aftalen.

I dagligdagens situationer – indkøb, børnekørsel, fritidsaktiviteter osv. – vil det ofte bero på rene tilfældigheder, hvem i parret, der konkret brugte bilen ved den pågældende parkering.

I rigtig mange tilfælde er kun den ene part i parforholdet registreret som ejer (registreringsattesten kan kun angive én ejer), selv om bilen i det daglige anvendes som "familiens bil" af begge parter, og selv om bilen har to/flere juridiske ejere.

I sådanne tilfælde er der en reel sandsynlighed for, at parkeringsselskabet rejser krav mod en person, som selskabet ikke har nogen aftaleretlig relation til, medmindre man placerer boden på bilen eller overgiver den til føreren.

Det fører til den uacceptable konsekvens, at en person opkræves konventionalbod for en andens persons mulige kontraktbrud.

Det samme gælder i alle andre lovlige og ofte forekomne udlånsforhold.

FDM er ikke bekendt med, at parkeringsselskaber i deres meddelelser til bilens registrerede ejer præciserer, at kun ejeren hæfter, hvis vedkommende også var fører og dermed aftalepart. Der er derfor en risiko for, at bilejere ender i vildfarelse om i deres rettigheder og fejlagtigt tror, de er betalingspligtige.

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk



Dette kan medføre rettighedsfortabelse for bilejere, der har betalt kontrolafgifter på vegne af ægtefæller, samlevere eller låntagere i den fejlagtige tro, at bilejer var forpligtet.

Forbrugerombudsmanden har tidligere behandlet en sag med væsentlige paralleller. Sagen – j.nr. 2003-1120/5-131 m.fl. – findes på Forbrugerombudsmandens hjemmeside under overskriften "Forbud mod at udsende regninger på baggrund af vis nummer-funktion". I sagen stadfæstede Sø- og Handelsretten Forbrugerombudsmandens foreløbige forbud som endeligt, jf. U.2005.2250S.

I sagen udsendte en virksomhed regninger for brug af internettjenester til telefonabonnenter baseret på vis nummer-funktionen. På daværende tidspunkt blev internettet tilgået via telefonmodem, og tjenesten kunne identificere telefonnummeret, hvorfra netforbindelsen blev oprettet.

Sø- og Handelsretten fastslog, i overensstemmelse med Forbrugerombudsmandens påstand, at dette ikke udgjorde et tilstrækkeligt grundlag for at rejse økonomisk krav mod telefonabonnenten.

Sø- og Handelsretten fastslog i sagen, at:

- telefonens vis nummer-funktion ikke gav mulighed for at fastslå identiteten, herunder alderen, på brugeren af de udbudte tjenesteydelser,
- der ikke på forhånd var indgået aftale mellem de pågældende telefonabonnenter og udbyderen om brugen af de pågældende tjenester og vilkårene herfor,
- det ikke var godtgjort, at der stiltiende blev indgået en aftale med telefonabonnenten om, at denne skulle betale for brugen af internettjenesterne alene i kraft af, at tjenesten blev tilgået via abonnentens telefonlinje,
- og at det var vildledende i henhold til markedsføringsloven at lade abonnenten tro, at vedkommende var betalingspligtig, når dette ikke svarede til de faktiske forhold.

Det er nærliggende at drage en juridisk parallel mellem vis nummer-funktion og vis nummerplade-funktion, hvor parkeringsselskaberne netop fakturerer på baggrund af en nummerplade.

Ved parkering gælder tilsvarende:

- at bilens nummerplade ikke giver mulighed for at fastslå identiteten på den konkrete fører og dermed aftaleparten,
- at der ikke på forhånd er indgået aftale mellem parkeringsselskabet og bilejeren om førerens brug af parkeringspladsen og vilkårene herfor,
- og at det ikke er godtgjort, at der stiltiende indgås en aftale med bilejeren om betalingspligt for brugen af parkeringsarealet og eventuel konventionalbod.

FDM har forståelse for, at parkeringsselskaber ønsker at reducere omkostninger. Det er utvivlsomt billigere at sende en opkrævning til bilejeren end at identificere medkontrahenten/føreren og kommunikere med denne. Men denne metode overvælter på urimelig vis byrden og risikoen til en række personer, der ikke har noget at gøre med hverken parkeringen eller et muligt brud på en kontrakt, de ikke har indgået.

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk

Hvis parkeringsselskaber vælger at undlade at identificere deres aftaleparter, må de også bære bevisbyrden og risikoen forbundet hermed. Det er ikke rimeligt, at hverken risiko eller bevisbyrde overvæltes på sagesløse bilejere.

### **Om fortrolighed i sager**

Når en privatperson havner i en konflikt med en virksomhed, har privatpersonen ret til naturligt at forvente, at sagen håndteres med diskretion mellem de to aftaleparter. Det kan derfor opleves som krænkende, når parkeringsselskabet uden varsel henvender sig til tredjepart i form af bilejer – fx ægtefælle, samlever, forælder, arbejdsgiver, biludlejere – og fremsætter et betalingskrav, der endda har karakter af privat straf for kontraktbrud.

Ud over den krænkelse, det kan medføre, risikerer det at skabe unødigt splid i familier, i ansættelsesforhold og blandt naboer og kolleger, hvilket er en urimelig pris at betale for en privatperson, fordi parkeringsselskabet ikke ønsker at bevissikre.

FDMs rådgivning viser, at dette i praksis fører til mange uhensigtsmæssige situationer, hvor bilejeren fx af hensyn til husfreden m.v., undlader at kontakte den reelle fører og i stedet selv betaler. Eller måske ender i konflikt med den reelle fører, der fx (måske berettiget) bestrider et ansvar og ikke har mulighed for på bagkant at rekonstruere situationen.

Derudover opstår der usikkerhed om bilejerens retsstilling. Mange modtagere af opkrævninger tror fejlagtigt, at de er forpligtede til at betale, selv om de ikke har parkeret bilen. Dette fører til retsfortabelse. Hertil kommer spørgsmålet om, hvorvidt bilejeren overhovedet har pligt til at oplyse, hvem der førte bilen – ægtefælle, samlever, voksent barn, kollega osv. – hvilket kan sætte vedkommende i en urimelig loyalitetskonflikt.

Flere FDM-medlemmer har beskrevet situationen som om, parkeringsselskabet reelt pålægger bilejeren at drive "familieinkasso" på selskabets vegne. Derfor er det for FDM afgørende, at det rimelige og logiske udgangspunkt fastholdes: Det er den civilretlige kontrahent – føreren – der skal være modtager af kravet. Og der skal være tilstrækkelig sikkerhed for, at det er denne person, der er modtager.

### **Konventionalboden skal gives, inden bilen forlader pladsen**

En række af de ovenfor anførte argumenter gør sig også gældende for vigtigheden af, at aftaleparten orienteres om en pålagt konventionalbod, inden parkeringspladsen forlades.

Som tidligere nævnt har mange bilister en klar interesse i, at konflikten mellem parkeringsselskabet og føreren forbliver mellem disse to parter. Mange ønsker ikke, at ægtefæller, samlevere, forældre, voksne børn, arbejdsgivere, kolleger eller naboer inddrages i en konflikt, de ikke er part i. Ej heller at de får viden herom, altså diskretionssynspunktet.

Privat parkeringskontrol er et højkonfliktområde. Der har gennem årene været et betydeligt antal sager ved domstolene og Parkeringsklagenævnet herom, og Parkeringsklagenævnet er – målt på antal – det største af de 26 godkendte private klagenævne. Det er således det klagenævn, der årligt modtager flest klager fra forbrugere.

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk

Der er derfor ikke blot en teoretisk risiko for uenighed mellem parterne – der er en reel og betydelig risiko for, at der opstår behov for konfliktløsning via ankenævn eller domstole.

Det understreger vigtigheden at sagen holdes mellem de to parter, og at rette part orienteres om et påstået kontraktbrud og om boden, inden pladsen forlades.

Derudover, og mindst lige så vigtigt, sikres det, at føreren har mulighed for at varetage sine interesser på stedet, f.eks. ved at sikre bevis i form af fotos eller kontakt til vidner m.v.

Det er i sagens natur umuligt at genskabe en parkeringssituation flere dage eller uger senere. Hvis føreren ikke orienteres rettidigt, fratages vedkommende muligheden for at dokumentere sin version af hændelsesforløbet, hvilket kan give parkeringsselskabet en urimelig fordel og stride mod princippet om "equality of arms".

Samtidig får føreren mulighed for at beskytte bilejeren mod unødvendige henvendelser og betalingskrav og dermed sikring af diskretion om egne forhold.

Grundlæggende har bilister en berettiget forventning om, at hvis de ikke har modtaget en kontrolafgift personligt eller set den placeret på bilen inden udkørsel, kan de lægge parkeringen bag sig uden at skulle tage særlige forholdsregler. I praksis opstår der ofte tvivl om, hvorvidt parkeringsvilkårene er overholdt, og bilisten har behov for vished om, hvorvidt en bod er pålagt. Dette gælder i særlig grad i lånesituationer og ved brug af lejebiler.

Det er også vigtigt for både danske og udenlandske turister, som ikke nødvendigvis har kendskab til de konkrete forhold på pladsen, at kunne forlade området med vished om, at de ikke har pådraget sig en privatretlig sanktion i form af en konventionalbod.

### **Forholdet til renteloven m.v.**

En særlig variant af problemet med, at kontrolafgiften ikke gives på stedet er, hvis parkeringsselskabet har valgt at give en slags henstand på typisk et par døgn med betaling for parkeringen. Parkeringsbranchens holdning er, at de er afskåret fra at sætte boden på bilen, da det først et par dage efter pladsen er forladt kan ses, om vilkårene er brudt.

Forbrugerombudsmanden har også udtalt sig om denne situations relation til renteloven.

Landets øvrige virksomheder skal, medmindre andet er angivet i loven, følge rentelovens regler (især reglerne om rykkergebyrer for forsinket betaling), når de søger at indkræve ubetalte tilgodehavender fra kunderne.

Altså har øvrige virksomheder ikke hjemmel til at pålægge en konventionalbod for udeblevet eller forsinket betaling af en tjenesteydelse.

Det er FDMs holdning, at der ikke er lovgivningsmæssig hjemmel eller anden saglig grund til, at parkeringsbranchen skal have positive særregler, så de ved situationer, der minder om betalingshenstand, i realiteten stilles bedre end øvrige brancher, der må opleve, at kunders betaling sker for sent eller helt udebliver.

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk

### **Ophævelse af "flugtreglen"**

Den gældende undtagelse fra forpligtelsen til at placere kontrolafgiften på bilen eller overgive den til føreren kan efter FDM's opfattelse bedst beskrives som en "flugtregel" – altså hvor bilisten bevidst forsøger at unddrage sig, at boden bliver placeret på bilen eller overgives til føreren.

Denne regel har givet parkeringsselskaberne ret til at kontakte bilens registrerede ejer (dog uden at dette etablerer civilretlig hæftelse for ejeren), i de undtagelsestilfælde, hvor forsøg på at kontakte fører/aftalepart ikke bår frugt.

En sådan undtagelsesregel er i sig selv forståelig og naturlig. Men da parkeringsbranchen gennem sin praksis har vist manglende vilje til at begrænse anvendelsen til de egentlige undtagelsessituationer, har FDM forståelse for, at reglen, som led i at opnå det værnede mål, under disse omstændigheder ikke opretholdes i bekendtgørelsen.

FDM vil fremadrettet – bl.a. gennem daglige henvendelser fra medlemmer – følge udviklingen i praksis på parkeringsarealerne, i Parkeringsklagenævnet og ved domstolene.

Som det også fremgår af Justitsministeriets arbejdsgruppes rapport fra 2013, er FDM fortsat lydhør over for en fremtidig tilpasning af reglerne, så digitale løsninger kan erstatte papirbaserede meddelelser – forudsat at der opnås tilsvarende sikkerhed for, at kontrolafgiften når frem til føreren, og at dette sker, inden pladsen forlades.

FDM afventer således branchens produktudvikling og ser frem til, at der udvikles løsninger, der både tilgodeser effektivitet og retssikkerhed.

Med venlig hilsen

**Fejl! Bogmærke er ikke defineret.**Lennart Fogh  
Områdechef, Juridisk Rådgivning

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Sofie Kyllèsbech Andersen (ska@forbrugerombudsmanden.dk)  
**Titel:** SV: {{TRM}}Ekstern høring over udkast til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder (jeres sagsnr. 2024-5524) (Forbrugerombudsmandens sagsnr. 25/05516)  
**Sendt:** 20-06-2025 15:09  
**Bilag:** Høringssvar fra Forbrugerombudsmanden (bekendtgørelse vedr. parkering).pdf;

Kære Catherine Christiansen

Hermed vedhæftes Forbrugerombudsmandens høringssvar i ovennævnte sag.

Med venlig hilsen  
På Forbrugerombudsmandens vegne

**Sofie Kyllèsbech Andersen**  
Specialkonsulent, cand.jur., procedør  
Direkte +45 4171 5271  
E-mail [ska@forbrugerombudsmanden.dk](mailto:ska@forbrugerombudsmanden.dk)

  
**FORBRUGEROMBUDSMANDEN**  
Carl Jacobsens Vej 35  
2500 Valby  
Tlf. +45 4171 5151

Se vores [tilgængelighedserklæring](#)  
og [privatlivspolitik](#) for [forbrugerombudsmanden.dk](http://forbrugerombudsmanden.dk)

---

**Fra:** Catherine Sofie Steen Christiansen <cac@trm.dk>  
**Sendt:** 23. maj 2025 13:59  
**Emne:** {{TRM}}Ekstern høring over udkast til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder (Id nr.: 474974)

Til rette vedkommende

Se venligst høring over udkast til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder.

Med venlig hilsen

**Catherine Christiansen**  
Fuldmægtig

**Transportministeriet**  
Ministry of Transport  
Vej- og Brokontoret  
Frederiksholms Kanal 27 F  
DK-1220 København K

+ 45 21 31 15 31  
[cac@trm.dk](mailto:cac@trm.dk)  
[www.trm.dk](http://www.trm.dk)



Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K  
Att. Fuldmægtig Catherine Christiansen

Sendt via e-mail til [cac@trm.dk](mailto:cac@trm.dk) med kopi til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

Dato: 20. juni 2025

Sag: FO-25/05516-2

Sagsbehandler: /SKA

Direkte tlf.: +45 41 71 52 71

### **Høringssvar vedr. udkast til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder – jeres sagsnr. 2024-5524**

Forbrugerombudsmanden støtter Transportministeriets udkast til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder ("bekendtgørelsen").

Forbrugerombudsmanden er enig i forslaget, som medfører, at retstilstanden ikke ændres i situationer med kameraparkering, men blot bliver præciseret, således at forbrugere vil modtage kontrolafgifter på parkeringsstedet.

Forbrugerombudsmanden skal fremhæve, at bekendtgørelsen også hidtil har medført, at det som udgangspunkt ikke har været lovligt at eftersende kontrolafgifter til den registrerede ejer eller bruger af køretøjet. Undtagelsen om eftersendelse gælder efter Forbrugerombudsmandens opfattelse alene, hvis forhold uden for parkeringsselskabets kontrol gør, at kontrolafgiften ikke kan overgives til føreren eller anbringes på køretøjet.

Når en forbruger parkerer på et privatejet, offentligt tilgængeligt område, indgår forbrugeren og grundejeren/parkeringsselskabet en kvasiaftale. Det er kun føreren, som har mulighed for at gøre sig bekendt med vilkårene på parkeringsområdet og beslutte at parkere køretøjet på området. Føreren af køretøjet forpligter sig aftaleretligt til at respektere de vilkår, som fremgår af skiltningen, så længe vilkårene ikke er urimelige efter aftalelovens regler.

Da der er tale om et civilretligt aftaleforhold, skal parkeringsselskaberne have klar hjemmel i aftalen til at udstede kontrolafgifter, og de almindelige forbrugerbeskyttende regler gælder i øvrigt.

Forbrugerombudsmanden bemærker desuden, at den nye formulering af bekendtgørelsen ikke ulovliggør brugen af kameraer eller nummerpladegenkendelse. Parkeringsselskaberne har mulighed for at indrette sig på anden vis med eller uden brug af nummerpladegenkendelse.

På mange parkeringsområder bliver køretøjets nummerplade fotograferet ved ind- og udkørsel, og hvis der ikke er betalt for parkeringen (typisk

#### **FORBRUGEROMBUDSMANDEN**

Carl Jacobsens Vej 35  
2500 Valby

Tlf. 41 71 51 51

CVR-nr. 10 29 48 19

EAN-nr. 5798000018006

FO@forbrugerombudsmanden.dk  
[www.forbrugerombudsmanden.dk](http://www.forbrugerombudsmanden.dk)  
Læs bl.a. om tilgængelighed

Medlem af International Consumer  
Protection & Enforcement Network  
(ICPEN) [www.icpen.org](http://www.icpen.org)

senest 48 timer efter udkørsel), sender parkeringsselskabet en påmindelse om betaling til køretøjets registrerede ejer/bruger ledsaget af en kontrolafgift eller et gebyr.

Forbrugerombudsmanden skal gøre opmærksom på, at rentelovens regler gælder for eventuelle gebyrer for forsinket betaling. Et sådant gebyr for manglende/forsinket betaling kan højst udgøre 100 kr. i medfør af rentelovens § 9 b, stk. 2, som ikke kan fraviges ved aftale.

Ændringsforslaget vil i det hele højne forbrugerbeskyttelsen og forebygge unødige og samfundsressourcekrævende konflikter om private parkeringer. Samtidig er forslaget ikke til hinder for brug af ny teknologi. Forslaget sikrer endvidere et godt samspil mellem bekendtgørelsen, der regulerer kontrolafgifter ved overskridelse af parkeringsvilkår, og rentelovens regler, som gælder ved forsinket betaling af selve parkeringsprisen.

Med venlig hilsen  
På Forbrugerombudsmandens vegne

Sofie Kyllensbech Andersen  
Specialkonsulent, cand.jur., procedør

---

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Lennart Fogh (LFO@fdm.dk)  
**Titel:** FDMs høringssvar - høring over udkast til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder  
**Sendt:** 20-06-2025 14:26  
**Bilag:** Høringssvar - FDM.pdf;

Til Transportministeriet

Att:  
Fuldmægtig Catherine Christiansen

Hermed sendes FDMs høringssvar.

Venlig hilsen

**Lennart Fogh**  
Områdechef, Juridisk Rådgivning



T: +45 45 27 07 19  
M: +45 23 69 45 77  
[LFO@fdm.dk](mailto:LFO@fdm.dk) · [fdm.dk](http://fdm.dk)  
Firskovvej 32  
2800 Kgs. Lyngby



Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K  
[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)  
Att. Fuldmægtig Catherine Christiansen, [cac@trm.dk](mailto:cac@trm.dk)

20-06-2025

Dir. tlf.  
+45 45 27 07 19

E-Mail  
[lfo@fdm.dk](mailto:lfo@fdm.dk)

Sagsnr.  
S25-7937

### **Høring over udkast til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder**

FDM takker for høringsmaterialet og har følgende bemærkninger.

FDM hilser det velkomment, at den foreslåede ændring tydeliggør den oprindelige hensigt og det grundlæggende udgangspunkt i den gældende bekendtgørelse, nemlig at kontrolafgifter skal pålægges føreren/aftaleparten, og at pålæggelsen skal ske på parkeringspladsen, så der ikke kan opstå rimelig tvivl herom.

FDMs holdning er uændret: Det er afgørende, at det er føreren, der modtager fyldestgørende meddelelse om, at en kontrolafgift er pålagt, og at denne meddelelse som altovervejende hovedregel gives på selve parkeringsarealet.

Dette synspunkt blev også fremført af FDM i Justitsministeriets arbejdsgruppe, som i juni 2013 offentliggjorde rapporten om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet – en holdning, der i øvrigt også blev arbejdsgruppens.

Som det fremgår af rapportens side 179, var baggrunden for kravet om, at kontrolafgifter som udgangspunkt skal gives i traditionel papirform, at arbejdsgruppen fandt det *"... afgørende, at føreren af køretøjet modtager de relevante oplysninger på en måde, der har den fornødne sikkerhed for, at de er kommet til vedkommendes kendskab."* (FDM's understregning).

Det citerede var ledsaget af en henstilling til Justitsministeriet om at være lydhør for en ændring af nævnte punkt i bekendtgørelsen, hvis *"... kontrolafgiftens pålæggelse kan gives på anden tilsvarende sikker måde, hvis der udvikles nye metoder og forretningskoncepter hertil – f.eks. ved at meddelelse gives til føreren elektronisk."* (FDMs understregning)

### **Teknologien er ikke på plads endnu til ændring.**

FDM vil gerne understrege, at vi støtter enhver digital løsning på problematikken – alt i overensstemmelse med arbejdsgruppens udtalelse i 2013.

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

[fdm@fdm.dk](mailto:fdm@fdm.dk)  
[www.fdm.dk](http://www.fdm.dk)

FDM vurderer også, at bilister i almindelighed vil hilse en digital løsning velkommen.

På ovenstående baggrund burde der ikke herske berettiget tvivl om, at den aktuelle bekendtgørelses regel om, at konventionalbod kan sendes til ejer eller bruger (dog uden at disse aftaleretligt hæfter for beløbet), er en undtagelse til hovedreglen.

Spørgsmålet er herefter, om der vitterligt er tilkommet fx ny teknologi, der gør, at bekendtgørelsens udgangspunkt om fysisk kontrolafgift skal ændres.

Det er efter FDMs opfattelse ikke tilfældet. I hvert fald har branchen ikke taget et sådant system i brug.

Branchen har på pladserne med Automatisk Nummerplade Registrering, ANPR, imidlertid valgt helt at undlade at forsøge at leve op til hovedreglen og derved gjort den specifikke undtagelsesregel til den praktiske hovedregel og faktisk også til den eneste anvendte model.

Efter FDMs vurdering strider det mod bekendtgørelses ordlyd, mod forarbejderne og i hvert fald mod reglens hensigt, der tydeligt var at kommunikere til aftaleparten/føreren.

Parkeringsbranchens ibrugtagning af ANPR bør efter FDMs vurdering ses helt løsrevet fra det grundlæggende problem om at kommunikere til føreren, og at føreren skal informeres, inden pladsen forlades.

ANPR digitaliserer/automatiserer jo ikke selve kommunikationen mellem aftaleparterne - som er det væsentlige i forhold til kravet om fysisk kontrolafgift - men leverer i sig selv "kun" en automatiseret registrering af bilen, mens den efterfølgende kommunikation til enten føreren eller ejer/ejere ikke i sig selv har noget at gøre med ANPR.

Uanset om bilens potentielle overtrædelse af parkeringstider er konstateret af en p-vagt eller af et ANPR-system, skal der fortsat ske selvstændig kommunikation til føreren, inden pladsen forlades.

Derfor er problemet heller ikke anvendelse af en automatisk registrering/genkendelse af bilens nummerplade, som i mange tilfælde fungerer rigtig godt og kundesvenligt.

Det problematiske er, at parkeringsbranchen helt undlader at forsøge at kontakte eller at overgive dokumentationen til føreren og i stedet henholder sig til den registrerede ejer/bruger.

Med andre ord er ANPR slet ikke den elektroniske løsning på det problem om kommunikation til føreren/aftaleparten, som Justitsministeriets arbejdsgruppe i 2013 gav som begrundelse for, at konventionalbod som hovedregel skulle påsættes bilen eller overgives til føreren.

FDM afventer derfor stadig en digital/elektronisk løsning på grundproblematikken. Ind til branchen tilvejebringer en sådan løsning, er der intet forandret i forhold til arbejdsgruppens rapport fra 2013 på dette punkt.

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk

### **Yderligere om rette aftalepart**

For FDM er det afgørende, at sager om kontrolafgifter afgrænses til de relevante aftaleparter.

Dette – og den gældende formulering af bekendtgørelsens § 1 – bygger på den grundlæggende præmis, at det er aftaleparten, som i praksis næsten altid er føreren, parkeringsselskabet skal kommunikere med. I årene op til nedsettelsen af Justitsministeriets arbejdsgruppe blev der afsagt en række principielle domme, hvor domstolene fastslog, at bilens ejer ikke hæfter for en kontrolafgift i egenskab af ejer. Det er alene aftaleparten – altså føreren – der hæfter i anledning af den indgåede aftale. Domspraksis understreger desuden, at der hverken foreligger subsidær ejerhæftelse eller ejerhæftelse baseret på stiltiende fuldmagt.

Med andre ord består en sag om kontrolafgift af to parter: parkeringsselskabet og den bilist, der har accepteret aftalevilkårene og – ifølge selskabet – har overtrådt disse med konventionalbod til følge.

Det er derfor væsentligt, at kommunikationen begrænses til disse parter, og at parkeringsselskabet alene rejser krav mod den person, selskabet har indgået aftale med.

Dette er også i fuld overensstemmelse med almindelig obligationsret.

En bils registreringsattest viser naturligvis ikke, hvem der faktisk parkerede bilen og dermed indgik aftalen med parkeringsselskabet.

I helt almindelige familiesituationer, hvor et samlevende par eller ægtefæller deler bil/biler, vil mange biler være ejet af begge parter i civilretlig forstand. Ofte hæfter begge for finansieringen af bilen. Men kun én person kan have ført bilen og dermed indgået aftalen.

I dagligdagens situationer – indkøb, børnekørsel, fritidsaktiviteter osv. – vil det ofte bero på rene tilfældigheder, hvem i parret, der konkret brugte bilen ved den pågældende parkering.

I rigtig mange tilfælde er kun den ene part i parforholdet registreret som ejer (registreringsattesten kan kun angive én ejer), selv om bilen i det daglige anvendes som "familiens bil" af begge parter, og selv om bilen har to/flere juridiske ejere.

I sådanne tilfælde er der en reel sandsynlighed for, at parkeringsselskabet rejser krav mod en person, som selskabet ikke har nogen aftaleretlig relation til, medmindre man placerer boden på bilen eller overgiver den til føreren.

Det fører til den uacceptable konsekvens, at en person opkræves konventionalbod for en andens persons mulige kontraktbrud.

Det samme gælder i alle andre lovlige og ofte forekomne udlånsforhold.

FDM er ikke bekendt med, at parkeringsselskaber i deres meddelelser til bilens registrerede ejer præciserer, at kun ejeren hæfter, hvis vedkommende også var fører og dermed aftalepart. Der er derfor en risiko for, at bilejere ender i vildfarelse om i deres rettigheder og fejlagtigt tror, de er betalingspligtige.

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk

Dette kan medføre rettighedsfortabelse for bilejere, der har betalt kontrolafgifter på vegne af ægtefæller, samlevere eller låntagere i den fejlagtige tro, at bilejer var forpligtet.

Forbrugerombudsmanden har tidligere behandlet en sag med væsentlige paralleller. Sagen – j.nr. 2003-1120/5-131 m.fl. – findes på Forbrugerombudsmandens hjemmeside under overskriften "Forbud mod at udsende regninger på baggrund af vis nummer-funktion". I sagen stadfæstede Sø- og Handelsretten Forbrugerombudsmandens foreløbige forbud som endeligt, jf. U.2005.2250S.

I sagen udsendte en virksomhed regninger for brug af internettjenester til telefonabonnenter baseret på vis nummer-funktionen. På daværende tidspunkt blev internettet tilgået via telefonmodem, og tjenesten kunne identificere telefonnummeret, hvorfra netforbindelsen blev oprettet.

Sø- og Handelsretten fastslog, i overensstemmelse med Forbrugerombudsmandens påstand, at dette ikke udgjorde et tilstrækkeligt grundlag for at rejse økonomisk krav mod telefonabonnenten.

Sø- og Handelsretten fastslog i sagen, at:

- telefonens vis nummer-funktion ikke gav mulighed for at fastslå identiteten, herunder alderen, på brugeren af de udbudte tjenesteydelser,
- der ikke på forhånd var indgået aftale mellem de pågældende telefonabonnenter og udbyderen om brugen af de pågældende tjenester og vilkårene herfor,
- det ikke var godtgjort, at der stiltiende blev indgået en aftale med telefonabonnenten om, at denne skulle betale for brugen af internettjenesterne alene i kraft af, at tjenesten blev tilgået via abonnentens telefonlinje,
- og at det var vildledende i henhold til markedsføringsloven at lade abonnenten tro, at vedkommende var betalingspligtig, når dette ikke svarede til de faktiske forhold.

Det er nærliggende at drage en juridisk parallel mellem vis nummer-funktion og vis nummerplade-funktion, hvor parkeringsselskaberne netop fakturerer på baggrund af en nummerplade.

Ved parkering gælder tilsvarende:

- at bilens nummerplade ikke giver mulighed for at fastslå identiteten på den konkrete fører og dermed aftaleparten,
- at der ikke på forhånd er indgået aftale mellem parkeringsselskabet og bilejeren om førerens brug af parkeringspladsen og vilkårene herfor,
- og at det ikke er godtgjort, at der stiltiende indgås en aftale med bilejeren om betalingspligt for brugen af parkeringsarealet og eventuel konventionalbod.

FDM har forståelse for, at parkeringsselskaber ønsker at reducere omkostninger. Det er utvivlsomt billigere at sende en opkrævning til bilejeren end at identificere medkontrahenten/føreren og kommunikere med denne. Men denne metode overvælter på urimelig vis byrden og risikoen til en række personer, der ikke har noget at gøre med hverken parkeringen eller et muligt brud på en kontrakt, de ikke har indgået.

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk

Hvis parkeringsselskaber vælger at undlade at identificere deres aftaleparter, må de også bære bevisbyrden og risikoen forbundet hermed. Det er ikke rimeligt, at hverken risiko eller bevisbyrde overvæltes på sagesløse bilejere.

### **Om fortrolighed i sager**

Når en privatperson havner i en konflikt med en virksomhed, har privatpersonen ret til naturligt at forvente, at sagen håndteres med diskretion mellem de to aftaleparter. Det kan derfor opleves som krænkende, når parkeringsselskabet uden varsel henvender sig til tredjepart i form af bilejer – fx ægtefælle, samlever, forælder, arbejdsgiver, biludlejere – og fremsætter et betalingskrav, der endda har karakter af privat straf for kontraktbrud.

Ud over den krænkelse, det kan medføre, risikerer det at skabe unødigt splid i familier, i ansættelsesforhold og blandt naboer og kolleger, hvilket er en urimelig pris at betale for en privatperson, fordi parkeringsselskabet ikke ønsker at bevissikre.

FDMs rådgivning viser, at dette i praksis fører til mange uhensigtsmæssige situationer, hvor bilejeren fx af hensyn til husfreden m.v., undlader at kontakte den reelle fører og i stedet selv betaler. Eller måske ender i konflikt med den reelle fører, der fx (måske berettiget) bestrider et ansvar og ikke har mulighed for på bagkant at rekonstruere situationen.

Derudover opstår der usikkerhed om bilejerens retsstilling. Mange modtagere af opkrævninger tror fejlagtigt, at de er forpligtede til at betale, selv om de ikke har parkeret bilen. Dette fører til retsfortabelse. Hertil kommer spørgsmålet om, hvorvidt bilejeren overhovedet har pligt til at oplyse, hvem der førte bilen – ægtefælle, samlever, voksent barn, kollega osv. – hvilket kan sætte vedkommende i en urimelig loyalitetskonflikt.

Flere FDM-medlemmer har beskrevet situationen som om, parkeringsselskabet reelt pålægger bilejeren at drive "familieinkasso" på selskabets vegne. Derfor er det for FDM afgørende, at det rimelige og logiske udgangspunkt fastholdes: Det er den civilretlige kontrahent – føreren – der skal være modtager af kravet. Og der skal være tilstrækkelig sikkerhed for, at det er denne person, der er modtager.

### **Konventionalboden skal gives, inden bilen forlader pladsen**

En række af de ovenfor anførte argumenter gør sig også gældende for vigtigheden af, at aftaleparten orienteres om en pålagt konventionalbod, inden parkeringspladsen forlades.

Som tidligere nævnt har mange bilister en klar interesse i, at konflikten mellem parkeringsselskabet og føreren forbliver mellem disse to parter. Mange ønsker ikke, at ægtefæller, samlevere, forældre, voksne børn, arbejdsgivere, kolleger eller naboer inddrages i en konflikt, de ikke er part i. Ej heller at de får viden herom, altså diskretionssynspunktet.

Privat parkeringskontrol er et højkonfliktområde. Der har gennem årene været et betydeligt antal sager ved domstolene og Parkeringsklagenævnet herom, og Parkeringsklagenævnet er – målt på antal – det største af de 26 godkendte private klagenævne. Det er således det klagenævn, der årligt modtager flest klager fra forbrugere.

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk

Der er derfor ikke blot en teoretisk risiko for uenighed mellem parterne – der er en reel og betydelig risiko for, at der opstår behov for konfliktløsning via ankenævn eller domstole.

Det understreger vigtigheden at sagen holdes mellem de to parter, og at rette part orienteres om et påstået kontraktbrud og om boden, inden pladsen forlades.

Derudover, og mindst lige så vigtigt, sikres det, at føreren har mulighed for at varetage sine interesser på stedet, f.eks. ved at sikre bevis i form af fotos eller kontakt til vidner m.v.

Det er i sagens natur umuligt at genskabe en parkeringssituation flere dage eller uger senere. Hvis føreren ikke orienteres rettidigt, fratages vedkommende muligheden for at dokumentere sin version af hændelsesforløbet, hvilket kan give parkeringsselskabet en urimelig fordel og stride mod princippet om "equality of arms".

Samtidig får føreren mulighed for at beskytte bilejeren mod unødvendige henvendelser og betalingskrav og dermed sikring af diskretion om egne forhold.

Grundlæggende har bilister en berettiget forventning om, at hvis de ikke har modtaget en kontrolafgift personligt eller set den placeret på bilen inden udkørsel, kan de lægge parkeringen bag sig uden at skulle tage særlige forholdsregler. I praksis opstår der ofte tvivl om, hvorvidt parkeringsvilkårene er overholdt, og bilisten har behov for vished om, hvorvidt en bod er pålagt. Dette gælder i særlig grad i lånesituationer og ved brug af lejebiler.

Det er også vigtigt for både danske og udenlandske turister, som ikke nødvendigvis har kendskab til de konkrete forhold på pladsen, at kunne forlade området med vished om, at de ikke har pådraget sig en privatretlig sanktion i form af en konventionalbod.

#### **Forholdet til renteloven m.v.**

En særlig variant af problemet med, at kontrolafgiften ikke gives på stedet er, hvis parkeringsselskabet har valgt at give en slags henstand på typisk et par døgn med betaling for parkeringen. Parkeringsbranchens holdning er, at de er afskåret fra at sætte boden på bilen, da det først et par dage efter pladsen er forladt kan ses, om vilkårene er brudt.

Forbrugerombudsmanden har også udtalt sig om denne situations relation til renteloven.

Landets øvrige virksomheder skal, medmindre andet er angivet i loven, følge rentelovens regler (især reglerne om rykkergebyrer for forsinket betaling), når de søger at indkræve ubetalte tilgodehavender fra kunderne.

Altså har øvrige virksomheder ikke hjemmel til at pålægge en konventionalbod for udeblevet eller forsinket betaling af en tjenesteydelse.

Det er FDMs holdning, at der ikke er lovgivningsmæssig hjemmel eller anden saglig grund til, at parkeringsbranchen skal have positive særregler, så de ved situationer, der minder om betalingshenstand, i realiteten stilles bedre end øvrige brancher, der må opleve, at kunders betaling sker for sent eller helt udebliver.

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk

### **Ophævelse af "flugtreglen"**

Den gældende undtagelse fra forpligtelsen til at placere kontrolafgiften på bilen eller overgive den til føreren kan efter FDM's opfattelse bedst beskrives som en "flugtregel" – altså hvor bilisten bevidst forsøger at unddrage sig, at boden bliver placeret på bilen eller overgives til føreren.

Denne regel har givet parkeringsselskaberne ret til at kontakte bilens registrerede ejer (dog uden at dette etablerer civilretlig hæftelse for ejeren), i de undtagelsestilfælde, hvor forsøg på at kontakte fører/aftalepart ikke bærer frugt.

En sådan undtagelsesregel er i sig selv forståelig og naturlig. Men da parkeringsbranchen gennem sin praksis har vist manglende vilje til at begrænse anvendelsen til de egentlige undtagelsessituationer, har FDM forståelse for, at reglen, som led i at opnå det værnede mål, under disse omstændigheder ikke opretholdes i bekendtgørelsen.

FDM vil fremadrettet – bl.a. gennem daglige henvendelser fra medlemmer – følge udviklingen i praksis på parkeringsarealerne, i Parkeringsklagenævnet og ved domstolene.

Som det også fremgår af Justitsministeriets arbejdsgruppes rapport fra 2013, er FDM fortsat lydhør over for en fremtidig tilpasning af reglerne, så digitale løsninger kan erstatte papirbaserede meddelelser – forudsat at der opnås tilsvarende sikkerhed for, at kontrolafgiften når frem til føreren, og at dette sker, inden pladsen forlades.

FDM afventer således branchens produktudvikling og ser frem til, at der udvikles løsninger, der både tilgodeser effektivitet og retssikkerhed.

Med venlig hilsen

**Fejl! Bogmærke er ikke defineret.**Lennart Fogh  
Områdechef, Juridisk Rådgivning

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@TRM.dk), Henrik Saugmandsgaard Øe (hoe@gorrissenfederspiel.com)  
**Fra:** Hanne Kirk HKI (hki@gorrissenfederspiel.com)  
**Titel:** Høringssvar med bilag fra Danske Private Parkeringsselskabers Brancheforening - sagsnummer 2024 - 5524.  
[GF-IMANAGE.FID2860009]  
**Sendt:** 20-06-2025 14:25  
**Bilag:** Høringssvar DPPB til Transportministeriet 200625.pdf; Poul Schmiths notat af 21. november 2023.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet

På vegne af Danske Private Parkeringsselskabers Brancheforening sender vi vedhæftet høringssvar med bilag.

Med venlig hilsen

Hanne Kirk  
Advokat, ph.d. | Attorney, PhD



Gorrissen Federspiel  
Axel Towers, Axeltorv 2  
1609 Copenhagen V, Denmark

M +45 24 28 69 15  
D +45 86 20 74 18

[gorrissenfederspiel.com](https://gorrissenfederspiel.com)

**Gorrissen Federspiel**

Advokatpartnerselskab | VAT/CVR 38 05 24 97

This is an e-mail from the law firm Gorrissen Federspiel. This e-mail and any attachments are confidential and may contain legally privileged information solely for the use of the intended recipient. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately and delete this message and any attachment from your system without producing, distributing or retaining copies hereof. Gorrissen Federspiel will as part of your communication and interaction with us collect and process personal data about you. You can read more about Gorrissen Federspiel's collection and processing of your personal data and your rights as a data subject in our [privacy notice](#).



Aarhus, den 20. juni 2025.



Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K  
Sendt pr. e-mail til cac@trm.dk og trm@trm.dk

**Vedr. sagsnummer 2024-5524 – høring over udkast til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder.**

Transportministeriet har den 23. maj 2025 sendt udkast til ændring af bekendtgørelse nr. 202 af 28. februar 2014 om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder i høring.

Med denne henvendelse ønsker Danske Private Parkeringsselskabers Brancheforening at fremkomme med sine bemærkninger til det foreslåede udkast. Høringssvaret er udarbejdet i samarbejde med advokatfirmaet Gorrissen Federspiel.

I. Gældende regler om parkering på private parkeringsområder

Parkering på private parkeringsområder er underlagt rent privatretlige regler. Ejeren af et privat parkeringsområde kan således selv beslutte vilkårene for adgang til parkering og standsning af køretøjer samt vilkårene for brugen af parkeringspladsen, herunder parkeringstid og betaling herfor.

Skiltningen med vilkårene for parkeringen skal, hvis der skal kunne pålægges en kontrolafgift for manglende overholdelse af de vilkår, der er fastsat for parkering på pladsen, opfylde kravene i § 4 i bekendtgørelse nr. 202 af 28. februar 2014 om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder.

I tillæg hertil fremgår det af § 1, stk. 1, i samme bekendtgørelse, at meddelelse om en kontrolafgift pålagt på private parkeringsområder skal være *skriftlig*. Af § 1, stk. 2, fremgår det, at

---

SEKRETARIAT

*”[o]plysning om, at kontrolafgift er pålagt, skal meddeles føreren ved, at et dokument, som indeholder oplysning om, at kontrolafgiften er pålagt, anbringes umiddelbart synligt på køretøjet eller overgives til føreren. Hvis køretøjet fjernes, før det har været muligt at anbringe dokumentet på det, og hvis det ikke har været muligt at overgive dokumentet til føreren, kan meddelelse om, at kontrolafgift er pålagt, dog efterfølgende sendes til ejeren eller brugeren af køretøjet.”*

## II. Parternes aftalefrihed og den private ejendomsret

Transportministeriets udkast til ændring af bekendtgørelsen, hvorefter § 1, stk. 1, affattes således:

*”En kontrolafgift på private parkeringsområder skal meddeles føreren ved, at et dokument, som indeholder oplysning om kontrolafgiften, anbringes umiddelbart synligt på køretøjet eller overgives til føreren på det pågældende parkeringsområde”,*

og § 1, stk. 2, ophæves, indebærer, at meddelelse om en pålagt kontrolafgift fremover alene kan ske ved et fysisk dokument, der anbringes på køretøjet eller overgives til føreren.

Brancheforeningen forstår dette som et paradigmeskift til en fremtidig ordning, hvor kontrolafgifter *alene* kan pålægges, mens køretøjet er til stede på parkeringsområdet. Eftersendelse af meddelelse om, at kontrolafgiften pålægges, herunder i elektronisk form, vil med de nye regler ikke længere være muligt.

En konsekvens af dette er, at ejeren af parkeringsområdet står uden mulighed for at reagere, hvis en parkant forlader området uden at betale for parkeringen.

Parkeringsselskabet fratages derved enhver mulighed for at forfølge et sådant brud på den kvasi-aftale, parkanten stiltiende har indgået med parkeringsselskabet i forbindelse med sin parkering.

Ministerens stramning af reglerne indebærer således en legitimering af den situation, hvor en parkant forlader parkeringspladsen efter endt parkering og bevidst undlader at betale herfor.

Dette vil efter branchens vurdering kunne medføre helt urimelige og uhensigtsmæssige arbejdsvilkår for de parkeringsvagter, som foretager kontrol, særligt i de situationer, hvor parkanten har været truende eller på anden måde forhindret vagten i at udføre sin opgave.

Brancheforeningens medlemmer oplever ikke sjældent, at parkeringsvagter udsættes for både verbale og fysiske overgreb fra utilfredse parkanter. Med de nugældende regler er der mulighed for at trække sig ud af sådanne situationer og eftersende den retmæssigt pålagte kontrolafgift.

Reglerne indebærer tillige et væsentligt teknologisk tilbageskridt til skade for både forbrugerne, for parkeringsselskaberne og – ikke mindst – pladsejerne. Det bliver således meget vanskeligt fremover at anvende moderne teknologiske løsninger såsom nummerpladegenkendelse (ANPR-kontrolsystemet), der har en række fordele for alle (bl.a. sikkerhed for registreringen af varigheden af opholdet), fordi en manglende betaling først kan konstateres ved udkørsel. Og i det tilfælde vil det med ministerens forslag til ændring være for sent at pålægge en kontrolafgift.

Reglerne forekommer endvidere at stå i kontrast til den digitaliseringspolitik, som regeringen i øvrigt står for. Der kan henvises til Regeringsgrundlaget ”Ansvar for Danmark” fra 2022 og digitaliseringsministeriets rapport ”Danmarks digitaliseringsstrategi” fra 2023. Heri fremhæves det blandt andet, at Danmark skal udvikles og fastholdes som et digitalt foregangsland, at digitalisering skal skabe værdi for borgere og virksomheder, og at erhvervslivet skal løftes ind i den digitale fremtid.

Det er brancheforeningens opfattelse, at reglerne også vil have en negativ virkning på investeringsviljen hos grundejere, der vil finde det mindre attraktivt at stille arealer til rådighed for parkeringspladser. I en tid, hvor der i mange – og særligt i de større – kommuner nedlægges gadeparkeringer og derfor er en udtalt mangel på parkeringspladser, kan dette ikke være ønskeligt.

Hertil kommer, at ændringsforslaget – og det er væsentligt – er i strid med eksisterende aftaleretlige principper for privat parkeringsvirksomhed. Disse principper kan udledes af solid retspraksis, blandt andet fra Højesteret, som i dommen refereret i UfR 2014.1719 H fastslog, at en person, der har etableret en parkeringsplads på sin private ejendom, som led i sin almindelige rådighed over ejendommen kan bestemme vilkårene for brugen af parkeringspladsen, herunder hvad der skal gælde med hensyn til parkeringstid og betaling herfor, hvis disse fremgår af skiltningen på en klar og forståelig måde.

En privat grundejers – pladsejerens – frie adgang til etablering og drift af en parkeringsplads er tillige et forhold, der er lagt vægt på i de anbefalinger, der fremgår af den rapport, der ligger til grund for den nugældende bekendtgørelse.<sup>1</sup>

Ændringsforslaget indebærer således efter Danske Private Parkeringsselskabers Brancheforening en væsentlig indskrænkning i parternes aftalefrihed og i den private ejendomsret. Dette kræver lovhjemmel, og det er efter vores vurdering særdeles tvivlsomt, om en sådan er til stede. Dette uddybes nærmere i det følgende afsnit.

### III. Nærmere om hjemmelsgrundlaget

---

<sup>1</sup> ”Bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet”, Rapport afgivet af en arbejdsgruppe nedsat under Justitsministeriet, juni 2013, se blandt andet side 178. Arbejdsgruppens udkast til bekendtgørelse er gengivet i rapporten side 208 ff. Dette udkast resulterede ordret i den eksisterende bekendtgørelse.

Den nugældende bekendtgørelse er udstedt med hjemmel i færdselslovens § 122 c, stk. 2 (nu stk. 3). Af forarbejderne til denne, følger det af de særlige bemærkninger, at bestemmelsen *"forudsættes anvendt til at udstede regler i overensstemmelse med de anbefalinger fra arbejdsgruppen (Bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet, af 27. juni 2013), som er nævnt under punkt 10.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger"*.

Det fremgår tillige af bemærkningerne, at der herunder forudsættes *"fastsat regler om, hvilke oplysninger, den, som parkerer, skal have i forbindelse med pålæggelse af kontrolafgift, og hvordan meddelelse af kontrolafgift gives til føreren på stedet eller efterfølgende til ejeren (brugere) af køretøjet."*

Hverken i forarbejderne eller i arbejdsgruppens rapport ses nogen form for beskrivelse af, hvordan meddelelse om kontrolafgiftens pålæggelse skal gives til føreren af køretøjet.

Arbejdsgruppen fremhæver i sit udkast til den nugældende bekendtgørelse, at man allerede på daværende tidspunkt var opmærksom på "nye metoder og forretningskoncepter", og at der sidenhen kunne opstå behov for en justering eller erstatning med andre sikre meddelelsesformer end den foreslåede meddelelse "på traditionel vis i papirform".

Arbejdsgruppen forudsatte altså helt utvetydigt, at nye metoder og forretningskoncepter ville komme til og kræve ændringer af reglerne.

Af rapporten fremgår:<sup>2</sup>

*"Arbejdsgruppen finder imidlertid, at det afgørende er, at føreren af køretøjet modtager de relevante oplysninger på en måde, hvor der er den fornødne sikkerhed for, at de er kommet vedkommende til kundskab. Arbejdsgruppen skal derfor henstille til, at Justitsministeriet – som ressortansvarlig for den pågældende bekendtgørelse – vil være lydhør for at ændre bekendtgørelsen med henblik på, at meddelelse om kontrolafgiftens pålæggelse kan gives på anden tilsvarende sikker måde, hvis der udvikles nye metoder og forretningskoncepter hertil – f.eks., ved at meddelelsen gives føreren elektronisk."* (vores understregning)

Transportministeriets ændringsforslag forekommer således at gå stik imod forarbejderne, herunder arbejdsgruppens anbefalinger, idet man fastholder den traditionelle og udelukkende papirbaserede løsning i stedet for at udarbejde regler, der anerkender og tillader brug af den moderne teknologi.

Ændringsforslaget udelukker de nye metoder og forretningskoncepter, som arbejdsgruppen netop henstillede til, at Justitsministeriet (nu Transportministeriet) er lydhør over for.

---

<sup>2</sup> Rapporten side 179.

Såvel den ovenfor nævnte – helt centrale – rapport som den nugældende bekendtgørelse, der udsprang herfra, fokuserer på sikkerheden ved den metode, der anvendes i forbindelse med meddelelse til en parkant, der har overtrådt vilkårene for parkeringen om pålæggelse af en kontrolafgift.

Vi skal i den forbindelse henlede transportministerens opmærksomhed på Højesterets dom af 4. marts 2010, refereret i UfR 2010.1534 H, hvor Højesteret lagde vægt på, at placeringen af et girokort bag vinduesviskeren (som ikke længere sad under bilen, da parkanten vendte tilbage til sin bil) ikke kunne antages at rumme samme sikkerhed for, at meddelelsen når frem til adressaten, som fremsendelse af et brev til den pågældende adresse.

ANPR-kontrolsystemet, hvor meddelelse gives f.eks. ved almindeligt brev eller til ejers/brugers e-Boks, rummer derimod betydelig sikkerhed for modtagelse og øger således retssikkerheden for parkanterne.

Også på dette punkt går ændringsforslaget således stik imod helt centrale dele af såvel forarbejderne som retspraksis fra Højesteret.

I lyset heraf er der efter vores vurdering stærke argumenter til støtte for, at der ikke er tilstrækkelig lovhjemmel til ministerens ændringsudkast.

Det er vores opfattelse, at den foreslåede stramning af reglerne, hvori der gøres et (væsentligt) indgreb i aftalefriheden, fordi det f.eks. ikke længere kan aftales, at en kontrolafgift kan sendes med posten eller i e-Boks, når overtrædelsen af parkeringsvilkårene konstateres ved udkørsel, vil kræve Folketingets medvirken. Vi skal derfor opfordre ministeren til at drøftelse lovligheden af ændringsforslaget med Justitsministeriet, inden man fortsætter processen. Det kunne også være hensigtsmæssigt at inddrage arbejdsgruppen, således at man kan lave en gennemtænkt ordning, der er fremtidssikret.

Kopi af dette høringssvar er sendt til Justitsministeriet.

Vi har desuden med nogen forundring noteret os, at transportministeren har haft en samtale med det uafhængige Parkeringsklagenævn for at forklare, hvorledes ministeren fortolker de gældende regler. Formanden for Parkeringsklagenævnet er som bekendt dommer, og ministerens kontakt til klagenævnet rejser efter vores vurdering spørgsmål om respekten for det uafhængige klagenævns judicielle arbejde.

Kopi af dette høringssvar er også derfor sendt til Dommerforeningen.

Vi anmoder i den forbindelse tillige om, at såvel Dommerforeningen som Erhvervsministeriet, der har ressortansvaret for Parkeringsklagenævnet, inddrages i høringen af ændringsforslaget.

Vi bemærker i øvrigt, at ministerens forståelse af reglerne modsiges af lovens nuværende ordlyd, af arbejdsgruppens vurdering og ikke mindst af den vurdering, som er udarbejdet af Poul Schmith (Kammeradvokaten) den 21. november 2023. Notatet vedhæftes som **bilag** til dette høringssvar.

#### IV. Den videre proces

Som det er transportministeren bekendt, har Danske Private Parkeringsselskabers Brancheforening rettet henvendelse til ministeren for at finde en løsning på de opståede udfordringer.

Der pågår drøftelser med blandt andet DI som repræsentant for pladsejerne med henblik på at afdække mulige løsninger på de nuværende udfordringer og præsentere et udkast til et regelsæt, hvilket ligeledes er meddelt ministeren. Vi er tillige i dialog med FDM om at deltage i dette arbejde.

Vi opfordrer til, at ministeren genovervejer det betimelige i den igangværende proces og udsætter denne, således at resultaterne af dette arbejde blandt branchens aktører kan indgå i en fremtidig løsning.

Med venlig hilsen

Danske Private Parkeringsselskabers Brancheforening  
Alex Pedersen, formand

# Notits om meddelelse af kontrolafgifter

Parking Solutions Danmark ApS/Avantpark har bedt os udarbejde en kort notits med svar på, om det er i overensstemmelse med reglerne i bekendtgørelse nr. 202 af 28. februar 2014 om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder, at parkeringskontrollen foretages ved, at køretøjers nummerplader scannes ved ind- og udkørsel af en parkeringsplads, og eventuelle kontrolafgifter efterfølgende sendes til ejeren eller brugeren af køretøjet.

Det fremgår af § 1, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 202 af 28. februar 2014 om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder, at meddelelse om en kontrolafgift pålagt på private parkeringsområder skal være skriftlig. Af § 1, stk. 2, fremgår det, at oplysning om, at kontrolafgift er pålagt, skal meddeles føreren, ved at et dokument, som indeholder oplysning om, at kontrolafgiften er pålagt, anbringes umiddelbart synligt på køretøjet eller overgives til føreren. Hvis køretøjet fjernes, før det har været muligt at anbringe dokumentet på det, og hvis det ikke har været muligt at overgive dokumentet til føreren, kan meddelelse om, at kontrolafgift er pålagt, dog efterfølgende sendes til ejeren eller brugeren af køretøjet.

Bekendtgørelsen har hjemmel i færdselslovens § 122, stk. 3 (tidl. stk. 2). Af forarbejderne<sup>1</sup> til denne bestemmelse fremgår det bl.a., at bestemmelsen forudsættes anvendt til at udstede regler i overensstemmelse med de anbefalinger fra arbejdsgruppen, som er nævnt under pkt. 10.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger. Der forudsættes herunder fastsat regler om, hvilke oplysninger den, som parkerer, skal have i forbindelse med pålæggelse af kontrolafgift, og hvordan meddelelse af kontrolafgift gives til føreren på stedet eller efterfølgende til ejeren (brugere) af køretøjet.

Af arbejdsgruppens rapport<sup>2</sup> fremgår, at arbejdsgruppen fandt, at der ved bekendtgørelse bør fastsættes regler om, hvordan meddelelse om kontrolafgiftens pålæggelse gives til føreren af køretøjet på stedet eller efterfølgende til køretøjets ejer/bruger. Arbejdsgruppen havde i den forbindelse udformet et udkast til en regel, som tager udgangspunkt i den situation, at meddelelse om, at kontrolafgiften pålægges, sker på traditionel vis i papirform.

<sup>1</sup> Lovforslag nr. 54 af 31. oktober 2013 om ændring af lov om færdselsloven og lov om offentlige veje.

<sup>2</sup> Bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet, juni 2013, side 179.

Arbejdsgruppen fandt, at det afgørende er, at føreren af køretøjet modtager de relevante oplysninger på en måde, hvor der er den fornødne sikkerhed for, at de er kommet vedkommende til kundskab. Arbejdsgruppen henstillede derfor til, at Justitsministeriet – som ressortansvarlig for den pågældende bekendtgørelse – ville være lydhør for at ændre bekendtgørelsen med henblik på, at meddelelse om kontrolafgiftens pålæggelse kan gives på anden tilsvarende sikker måde, hvis der udvikles nye metoder og forretningskoncepter hertil – f.eks. ved at meddelelsen gives til føreren elektronisk. Arbejdsgruppen forudsatte i den sammenhæng, at det vil skulle have bevismæssig skadevirkning for grundejeren/parkeringsselskabet, hvis de foreslåede regler i bekendtgørelsen ikke er overholdt i forbindelse med pålæggelse af en kontrolafgift. Arbejdsgruppen bemærkede samtidig, at en sådan mere detaljeret regulering af spørgsmålet samtidig vil give parkeringsselskaberne bedre grundlag for at afvise grundløse indsigelser med henvisning til de pågældende regler.

Det fremgår ikke, hvorfor arbejdsgruppen tog udgangspunkt i en situation, hvor et dokument om kontrolafgiften enten anbringes umiddelbart synligt på køretøjet eller overgives til føreren. Der fremgår heller ikke noget af hverken rapporten eller forarbejderne om, hvornår der kan siges at være tale om en situation, hvor køretøjet er fjernet, før det har været muligt at anbringe dokumentet på køretøjet eller overgive det til føreren. Intentionen med bestemmelsen må antages at være, at der sikres en så god dokumentation som muligt.

Det er på denne baggrund vores vurdering, at det ikke er i strid med bekendtgørelsens § 1, stk. 2, at kontrol med overholdelse af aftalevilkårene ikke foretages af parkeringsvagter, som kan anbringe en eventuel kontrolafgift fysisk på køretøjet eller overgive den til føreren, men i stedet ved at oplysninger om køretøjers ind- og udkørsel fra parkeringsområdet (fotos fra nummerpladescanning) efterfølgende sammenholdes med oplysninger om betalinger.

Ved anvendelse af en sådan kontrolordning er det ikke muligt at placere kontrolafgiften i forruden eller overgive dokumentet til føreren, før køretøjet er fjernet, og bekendtgørelsens § 1, stk. 2, må forstås sådan, at meddelelse om kontrolafgift i sådanne situationer i stedet kan sendes til ejeren eller brugeren af køretøjet med posten (eller e-Boks). Det afgørende må være, at meddelelsen indeholder den fornødne dokumentation for, at kontrolafgiften er pålagt med rette, så modtageren kan forholde sig til afgiften. Det forudsættes dog, at meddelelsen afsendes umiddelbart (dvs. kort tid) efter den uretmæssige parkering – enten med posten eller via e-Boks. Vi bemærker, at vurderingen er behæftet med en vis usikkerhed.

For en god ordens skyld gør vi opmærksom på, at vi ikke herved har vurderet spørgsmålet om kameraovervågning samt TV-overvågningsloven mv. og skiltning.



**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Maria Olafsson (MBO@horesta.dk)  
**Titel:** Høringssvar vedr. 2024 - 5524  
**Sendt:** 20-06-2025 13:56  
**Bilag:** Høringssvar på vegne af HORESTA vedr. sag - 2024 - 5524.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet

Vedhæftet finder I HORESTAs høringssvar til 2024 – 5524.

God weekend

Med venlig hilsen

Maria Olafsson  
Politisk chef



Vodroffsvej 32 • DK-1900 Frederiksberg C • M +45 54 34 09 00 • [www.horesta.dk](http://www.horesta.dk)

## Høringssvar vedr. anvendelse af kamerabaseret parkeringskontrol (ANPR)

Til Transportministeriet



Som brancheorganisation for hotel-, restaurant- og turisterhvervet repræsenterer HORESTA en væsentlig del af det danske oplevelseserhverv, hvor både gæstetilfredshed og driftsoptimering er centrale konkurrenceparametre. På vegne af vores medlemmer ønsker vi at give en samlet tilbagemelding på det aktuelle høringsudkast vedrørende brugen af automatiseret nummerpladegenkendelse (ANPR) i forbindelse med parkeringskontrol.

Hotel • Restaurant  
& Turisterhvervet

Vores medlemmer har i de senere år i stigende grad taget ANPR-teknologi i brug som en integreret del af gæsteservicen og den samlede oplevelse. Teknologien giver gæster mulighed for at ankomme og parkere uden besvær, idet systemet automatisk registrerer bilen og tilbyder fleksible løsninger såsom gratis parkering i en given periode med mulighed for nem forlængelse via QR-kode eller betjening i receptionen/restauranten. Det minimerer risikoen for menneskelige fejl – for eksempel glemte p-skiver eller ukorrekt parkering – og har i høj grad reduceret antallet af misforståelser, uretmæssige p-afgifter og det samlede antal af p-afgifter. Det bidrager til en mere smidig og imødekommende gæsteoplevelse, som i stigende grad forventes af både danske og udenlandske gæster og turister.

Vodroffsvej 32  
1900 Frederiksberg C

Tel +45 35 24 80 80  
Fax +45 35 24 80 88

[www.horesta.dk](http://www.horesta.dk)  
[horesta@horesta.dk](mailto:horesta@horesta.dk)

cvr.nr. 17 01 48 11

Samtidig har ANPR-løsninger vist sig at være et effektivt redskab for virksomhederne. Teknologien sikrer, at parkeringspladserne forbeholdes reelle gæster og ikke blokeres af uvedkommende eller langtidsparkerende køretøjer. Mange restauranter og oplevelsessteder ligger i nærheden af infrastrukturknudepunkter eller handelscentre, hvor parkanter, der ikke har ærinde hos restauranten/P-plads-ejeren, kan forhindre parkering for restaurantens gæster.

ANPR-teknologien betyder også, at kapaciteten udnyttes mere optimalt, hvilket er særligt vigtigt i bynære områder og ved højtbelastede turismestede. I mange tilfælde har det desuden reduceret konflikter mellem personale og gæster i situationer, hvor der tidligere kunne opstå uenigheder omkring p-regler og -p-afgifter. Systemerne rummer desuden retssikkerhedsmæssige fordele. Mange løsninger opererer med karenstider på for eksempel 48-72 timer, før en eventuel afgift udstedes, og flere systemer tilbyder både dokumentation for overtrædelser samt digitale og gennemsigtige klageveje. Det betyder færre "fejlaftgifter" og større transparens over for gæsten.

Det er vigtigt at understrege, at hoteller og restauranter har investeret betydeligt i netop disse digitale løsninger – både økonomisk og organisatorisk. Der er brugt ressourcer på systemanskaffelse, integration med bookingsystemer, skiltning, personaleuddannelse og kommunikation til gæster. Et krav om, at kontrolafgift skal meddeles føreren ved, at et dokument placeres synligt på køretøjet eller overgives til føreren på det pågældende parkeringsområde vil medføre, at restauranter og hoteller omlægger deres nuværende praksis. Det vil i den sammenhæng opleves som uproportionalt og i strid med samfundets generelle digitaliseringsdagsorden.

Ministeriet bør derfor undersøge, om konsekvenserne af den foreslåede ændring overholder proportionalitetsprincippet, idet ændringen er væsentligt for-

## Høringssvar vedr. anvendelse af kamerabaseret parkeringskontrol (ANPR)

Til Transportministeriet



dyrende og bureaukratiserende i forhold til problemets reelle størrelse. Det vil ligeledes føre til ressourcespild og en mærkbar forringelse af gæsteservicen – ikke mindst for internationale besøgende - der i forvejen er vant til denne type teknologi.

Derfor ønsker vi i HORESTA ikke et krav til fysiske afgifter eller fysisk overlevering af afgiften, men en tydelig, proportionel og ansvarlig regulering. Vi bakker gerne op om skærpede krav til informationsniveau, databeskyttelse, klageadgang og certificering af udbydere, men mener, det skal ske via dialog og tilpasning – ikke de facto forbud mod digitale løsninger og tilbagerulning.

Såfremt nye regler alligevel vedtages, er det helt afgørende, at de ikke træder i kraft før tidligst den 1. januar 2026, og at der som minimum gives 6 måneders varsling fra offentliggørelsen. Vores medlemmer har behov for tid til at omstille systemer, opsætte ny skiltning, uddanne personale og informere gæster – ikke mindst i ferieperioder, hvor både kapacitet og forventningspres er størst. En forkortet frist vil skabe forvirring, tab af gæstetilfredshed og risiko for fejl i overgangen. Det må betragtes som god forvaltningsskik, at der er rimelig tid til omstilling og implementering for erhvervsregulering.

Afslutningsvis skal vi på vegne af branchen opfordre til, at lovgiverne tilgodeser både hensynet til forbrugerne og det faktum, at tusindvis af virksomheder allerede har foretaget investeringer og tilpasninger i forventning om, at moderne digitale løsninger er en del af fremtidens serviceinfrastruktur.

Med venlig hilsen

Maria Olafsson  
Politisk chef, HORESTA

**Hotel • Restaurant  
& Turisterhvervet**

Vodroffsvej 32  
1900 Frederiksberg C

**Tel +45 35 24 80 80**  
Fax +45 35 24 80 88

[www.horesta.dk](http://www.horesta.dk)  
[horesta@horesta.dk](mailto:horesta@horesta.dk)

cvr.nr. 17 01 48 11

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Bo Raahauge Rasmussen (raahauge@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar - Olga's Café  
**Sendt:** 20-06-2025 13:51  
**Bilag:** Høringssvar - Olgas Cafe - juni 2025.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Catherine Christiansen,

Hermed høringssvar vedr sagsnummer: 2024 – 5524.

Bedste hilsner

Bo Raahauge Rasmussen

24692671

**Til Transportministeriet**

Fredag den 20. juni 2025

### Høringssvar vedr. regulering af parkeringskontrol og anvendelse af digitale løsninger

Olga's Café er en sæsonåben café beliggende få hundrede meter fra færgelejet i Sjællands Odde. Med sin placering udgør caféen det eneste tilbud om mad og drikke i området – og dermed en vigtig service for både lokale og rejsende. Caféens tilhørende parkeringsplads råder over ca. 20 pladser, hvoraf 8 er dedikeret til elbilsladning.

Gennem flere år har parkeringspladsen været udfordret af uautoriseret brug, især fra pendlere og færgegæster, som efterlader deres biler uden at benytte caféens faciliteter. Dette har haft direkte negativ indvirkning på caféens drift og gæsternes mulighed for at parkere – særligt i højsæsonen.

---

### **Formål med digital kontrol**

For at komme problemet til livs blev der for 11 måneder siden indført digital parkeringskontrol. Erfaringerne har været entydigt positive:

- Gæster, der besøger caféen, tilbydes 15 minutters gratis parkering og kan ved scanning af en QR-kode inde i caféen opnå 2 timers gratis parkering.
- QR-koden er synligt placeret flere steder i caféen, og personalet informerer konsekvent gæsterne om ordningen.
- Den digitale løsning har sikret, at parkeringspladserne reelt anvendes af caféens kunder – og ikke af uvedkommende.
- Elbilernes ladepladser har tidligere været blokeret, men fungerer nu hensigtsmæssigt og til gavn for dem med ladetilladelse.

Det er vigtigt at bemærke, at manuel parkeringskontrol ikke er en realistisk løsning på denne lokation. Pladsens geografiske placering gør det praktisk og økonomisk uholdbart at sende fysiske kontrollører, særligt i vintermånederne, hvor der tidligere var store problemer med ulovlig parkering fra pendlere.

---

### **Anbefaling og bemærkninger**

Jeg ønsker med dette høringssvar at fremhæve værdien af fleksible og digitale parkeringsløsninger for små erhvervsdrivende i yderområder, hvor manuel kontrol ikke er en mulighed.

- Den nuværende digitale ordning giver mulighed for differentieret adgang: herunder ladestander abonnenter samt caféens kunder får en nem og gratis parkeringsløsning, mens uvedkommende frasorteres
- Ordningen skaber balance mellem tilgængelighed, brugervenlighed og håndhævelse – uden at belaste caféen med urimelige omkostninger
- En ensartet og for restriktiv regulering af denne type digitale løsninger vil kunne skade erhvervslivet i yderområder, hvor parkeringspladser er afgørende for kundetilstrømningen.

Jeg opfordrer derfor til, at eventuelle kommende reguleringer fra Transportministeriets side tager højde for den type situation, som vi står i her: En mindre sæsonvirksomhed, i et yderområde, hvor digital kontrol er den eneste effektive mulighed for at sikre rimelige vilkår for både virksomhed og kunder.

### **Med venlig hilsen**

Bo Raahauge Rasmussen  
Ejer af Olga's Café  
Gnibenvej 2  
4583 Sjællands Odde

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Dan Kirk (dan.kirk@avantpark.dk)  
**Titel:** Med henvisning til salgsnummer 2024-5524  
**Sendt:** 20-06-2025 13:04  
**Bilag:** Brancheforeningen for Fremtidens Parkeringsselskaber høringssvar til Trafikministeriet - juni 2025.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet

Som formand, på vegne af Brancheforeningen for Fremtidens Parkeringsselskaber, ønsker vi hermed at afgive høringssvar vedrørende Trafikministeriets forslag til ændring af bekendtgørelse nr. 202 af 28. februar 2014.

**Med venlig hilsen**

*Brancheforeninger for Fremtidens Parkeringsselskaber*

Med venlig hilsen / Best regards

Dan Kirk  
Managing Director

**Avantpark** 

t: +45 93404037 | m: +45 51258971

[dan.kirk@avantpark.dk](mailto:dan.kirk@avantpark.dk) [www.avantpark.dk](http://www.avantpark.dk)

a: Parking Solutions Danmark ApS | Slotsmarken 10 | 2970 Hørsholm

Book et møde [her](#)

Avantparks løsninger [video](#)

Indholdet af denne e-mail og eventuelle vedhæftede filer er kun beregnet til de(n) nævnte modtager(e). Denne e-mail indeholder oplysninger, der kan være fortrolige eller juridisk privilegerede. Hvis du ikke er den tiltænkte modtager, er det strengt forbudt at videregive nogen del af meddelelsen til tredjemand eller at kopiere, distribuere eller på anden måde bruge indholdet uden udtrykkeligt skriftligt samtykke fra afsenderen. Hvis du har modtaget denne meddelelse ved en fejl, bedes du straks kontakte Avantpark's ansvarlige for databeskyttelse på +45 71 92 92 66 og derefter slette den. Avantpark's privatlivspolitik kan tilgås via [www.avantpark.dk/privatlivspolitik/](http://www.avantpark.dk/privatlivspolitik/) Indholdet af denne e-mail og eventuelle vedhæftede filer er kun beregnet til de(n) nævnte modtager(e). Denne e-mail indeholder oplysninger, der kan være fortrolige eller juridisk privilegerede. Hvis du ikke er den tiltænkte modtager, er det strengt forbudt at videregive nogen del af meddelelsen til tredjemand eller at kopiere, distribuere eller på anden måde bruge indholdet uden udtrykkeligt skriftligt samtykke fra afsenderen. Hvis du har modtaget denne meddelelse ved en fejl, bedes du straks kontakte Avantpark's ansvarlige for databeskyttelse på +45 71 92 92 66 og derefter slette den. Avantpark's privatlivspolitik kan tilgås via [www.avantpark.dk/privatlivspolitik/](http://www.avantpark.dk/privatlivspolitik/)

## **Til Transportministeriet**

Frederiksholms Kanal 27F

DK-1220 København K

20. juni 2025

### **Høringssvar: Fremtiden for digital parkeringskontrol må ikke afgøres med et forbud**

**Brancheforeningen for Fremtidens Parkeringsselskaber** ønsker med dette høringssvar at opfordre til, at Transportministeriets forslag om ændring af reglerne for digital parkeringskontrol revurderes i sin nuværende form.

Forslaget lægger op til at fjerne muligheden for eftersendelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder, hvilket vil få vidtrækkende konsekvenser – ikke kun for branchen, men også for forbrugerne, grundejere og det fælles mål om en mere digital, effektiv og gennemsigtig offentlig regulering.

### **Forbud frem for forbedring – lad os vende det om**

Den foreslåede ændring betyder i praksis, at den eneste gyldige måde at meddele en kontrolafgift på er fysisk og øjeblikkelig. Det lukker døren for en lang række teknologiske løsninger, som i dag fungerer til alles tilfredshed. I stedet for at bygge videre på erfaringer, data og driftssikre systemer, griber Transportministeriet til et forbud – uden at differentiere mellem veldokumenterede løsninger og dem, der har givet anledning til kritik.

Et blanketforbud mod digital afgiftshåndtering er et teknologisk tilbageskridt og står i skarp kontrast til både regeringens digitaliseringsstrategi og de oprindelige intentioner bag reglerne.

Samtidig vil et krav om fysisk pålæggelse af afgifter kunne føre til flere direkte konfrontationer mellem personale og parkant – herunder tilfælde, hvor det for parkanterne kan "betale sig" at skabe utrygge situationer for at undgå en afgift. Det gør arbejdet for parkeringsvagter mere konfliktfyldt og i visse tilfælde direkte farligt. Det er et utilsigtet arbejdsmiljøproblem, som bør indgå i vurderingen af konsekvenserne.

### **Ansvarlige aktører ønsker dialog**

Flere af de selskaber, der har udviklet og dokumenteret ansvarlige ANPR-løsninger, ønsker at blive inddraget i dialogen om, hvorledes sager, som dem der er fremlagt i pressen, kan undgås. Vi repræsenterer netop de virksomheder, der arbejder målrettet med transparens, dataetik og forbrugeroplysning som en del af forretningsmodellen – ikke som et krav udefra. Derfor ønsker vi en reel dialog og et fælles ansvar for fremtidens rammer.



## Et reguleret system kan forene teknologi og forbrugerbeskyttelse

Der findes bedre veje end forbud. Vi foreslår, at der nedsættes et hurtigt arbejdende udvalg med deltagelse af alle relevante aktører, herunder myndigheder, forbrugerrepræsentanter, teknologileverandører og grundejere. Udvalget bør få til opgave at formulere en reguleringsramme, der:

- Stiller krav til tydelig og gennemskuelig skiltning,
- Sikrer adgang til dokumentation for parkanten,
- Muliggør efterbetaling ved manglende registrering,
- Fastlægger certificeringsordninger for ANPR-operatører,
- Og indfører klare databeskyttelsesstandarder

Der er internationalt forbillede at hente i den britiske *Parking Code of Practice*, hvor digital teknologi, ansvarlighed og forbrugerbeskyttelse går hånd i hånd.

## Hvad står på spil

For virksomheder, der allerede har investeret millioner i systemer godkendt og anvendt under gældende regler, skaber dette forslag akut rets usikkerhed samt usikkert arbejdsmiljø for parkeringsvagter. For ejendommejere og forbrugere betyder det en tilbagevendende til mere omkostningstunge, ufleksible og forældede løsninger.

Men mest af alt handler det om retning: Skal vi som samfund understøtte digital ansvarlighed og innovation – eller kvæle den med generelle forbud?

## Vores opfordring

Vi beder ministeriet om:

- At udskyde ikrafttrædelsen af bekendtgørelsen til **minimum 1. januar 2026**,
- At invitere til en åben og fair proces med reel inddragelse af hele branchen,
- Og at erstatte forbudstankegangen med en **ambitiøs, reguleret model**

Fremtiden for parkeringskontrol bør være digital, ansvarlig og forbrugerbeskyttende. Det kræver samarbejde – og vi ønsker bestemt at finde den rigtig løsning sammen.

## Med venlig hilsen

Dan Kirk  
Formand

**Brancheforeningen for Fremtidens Parkeringsselskaber**

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Magnus Petersen-Paaske (magnuspetersenpaaske@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar sagsnummer 2024-5524  
**Sendt:** 20-06-2025 12:06  
**Bilag:** Høringssvar parkering 2025-06.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hej

Hermed høringssvar til den nye parkeringsbekendtgørelse.

Bedste hilsner,  
Magnus

## Høringssvar sag 2024- 5524 om ændring af parkeringsbekendtgørelse

København, 20 juni 2025

Transportministeren foreslår, at reglerne for parkeringsbøder ændres, således at de skal meddeles med en bøde i forruden i private p-anlæg. Det synes jeg er en dårlig ide, da det kan mindske fleksibiliteten i hvordan private p-anlæg kan indrettes; ikke tager højde de nye betalings- og afregningsmuligheder ny teknologi har givet os; at det kan blive mere besværligt og dermed mindre attraktivt for bilister at bruge de private p-huse, hvis ind- og udkørslen til dem reguleres med bomme; og endeligt at adgangskontrol med bomme kan give nogle kø-situationer ved indkørslen til p-huse, der unødigt generer øvrig, passerende trafik (se appendiks).

Jeg foreslår, at man beholder de nuværende regler, men til gengæld kigger på, hvordan man med bedre skiltning og ensartede regler kan hjælpe med udbredelsen af bomløse p-huse. Det kan give kommuner mere fleksibilitet til at flytte parkering fra gadeniveau til p-huse og dermed skabe bedre vilkår for både den gennemgående trafik og bylivet i gadeniveau.

### Uddybning

Den eksisterende bekendtgørelse er fra 2014, hvor ind- og udkørsel typisk blev reguleret med bomme og afregningen foregik med enten modtaget p-billet eller scanning af dankort ved indkørsel. I dag har nye muligheder for tidsregistrering med nummerpladescannere og betaling via app gjort bommene ved ind- og udkørsel overflødige, uanset at parkeringshuse ikke har ændret sig nævneværdigt i perioden.

Det virker derfor oplagt at se på de nye muligheder, teknologien giver os – f.x. at det kan være billigere at drive betalingsparkering uden parkeringsvagter og at man uden bomme har større fleksibilitet i indretningen af parkeringshuset, så både mindre og “mere skæve” matrikler kan komme i spil. Hermed kan byernes parkeringsbehov i højere grad ske væk fra gadeplan og pladsen kan give tilbage til trafik, byliv eller andre formål.

Alternativet til bomme i p-husene vil være at ansætte parkeringsvagter, hvilket må forventes at fordyre parkeringen. Herudover kan man være nervøs for arbejdsmiljøet for parkeringsvagter i p-huse, særligt hvis p-selskaberne bruger kameraovervågning til at identificere biler, der ikke har betalt, straks føreren har forladt bilen.

Derudover forholder forslaget sig heller ikke til, at privat parkering som udgangspunkt kan opdeles i parkeringspladser med offentlig adgang mod betaling (f.x. parkeringshuse i de store byer) og parkeringspladser uden offentlig adgang (f.x. ved en arbejdsplads, hvor parkeringspladserne er reserverede til ansatte og gæster).

Risikoen for den øvrige trafik ved at indføre bomme ved indkørsel til parkeringshuse bør overvejes nøje. Dette er et problem i Indre By i København, hvor der ligger en del parkeringshuse. I appendikset er et billede af en situation ved Q-Park Magasin i Bremerholm, hvor to biler er på vej ind, men venter på at den første får aktiveret bommen, mens den anden blokerer cykel- og fodgængertrafikken.

### **Forslag**

- Ændringerne droppes: til gengæld startes en process, hvor man inddrager bilisterne så reglerne for adgang og betaling i private parkeringsanlæg kan blive gjort mere klare
- Sæt mål om, at udfase brugen af bomme som adgangskontrol, sådan at trafikken rundt om et p-anlæg ikke unødigt hindres. Når dette gøres bør man sørge for at inkludere organisationer, der arbejder med cyklist-, fodgænger- og handikapfremkommelighed i høringslisten, så man ikke uforvarende forværrer forholdene for bløde trafikanter
- Genovervej reglerne for, hvordan regler og priser ved private betalingsanlæg skal vises – bruges der f.x. nummerpladegenkendelse til betaling bør dette vises med et let genkendeligt symbol
- Opdel regelsættet for privat parkering afhængig af, om det er betalingsparkering med offentlig adgang eller reserveret privat parkering og skab et klart designsprog for denne opdeling
- Gør det lettere at sende bøder og opkrævninger digitalt og i realtid, så biler, der er parkeret til gene for trafikken (foran en port, for tæt på et kryds, udenfor p-båse) hurtigere kan blive flyttet, mens man ved manglende betaling i et p-hus får en påmindelse om at skulle betale i stedet for en bøde

Bedste hilsner,

Magnus Petersen-Paaske

## Appendiks

Bommen er nede ved betalingsparkeringen ved Q-park Magasin og bilerne ender derfor med at blokere cykelstien. Var der ikke en bom, kunne bilerne passere uhindret ind i parkeringshuset og cykelstien kunne holdes fri. Reglerne for parkering bør tage med, at de også kan påvirke trafikken udenfor p-huset og søge at minimere de gener, eventuel adgangskontrol kan have.



**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Lea Kjærsgaard (lkj@gardian.dk)  
**Titel:** Sagsnummer 2024 - 5524  
**Sendt:** 20-06-2025 11:44  
**Bilag:** Høringssvar fra Gardian.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Cathrine Christiansen

Hermed vedhæftet høringssvar fra Gardian A/S.

Såfremt der skulle være nogle spørgsmål, så er du mere end velkommen til at række ud til mig.

Bedste hilsner

**Lea Kjærsgaard**  
Juridisk direktør  
+45 60 69 20 32  
lkj@gardian.dk



Gardian A/S | Valhøjs Allé 174-176 | DK-2610 Rødovre  
CVR 27396682 | [datapolitik](#) | +45 70 25 26 96 | [gardian.dk](#)



# Høringssvar fra Gardian A/S

**Vedr. forslag til ændring af bekendtgørelse nr. 202 af 28. februar 2014 om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder.**

Gardian A/S takker for muligheden for at afgive høringssvar til det fremlagte forslag. Vi finder anledning til at udtrykke alvorlig bekymring over forslagets retlige, teknologiske og samfundsmæssige konklusioner.

## 1. Potentielt brud på magtens tredeling

Transportministeriets forslag indebærer en betydelig indskrænkning af den nuværende retstilstand, og der var påviseligt andre tanker bag lovforslaget tilbage i 2014.

Transportministeren har i pressen beskrevet et behov for præcisering af lovteksten, til trods for at gældende praksis i både domstolene og Parkeringsklagenævnet allerede har taget stilling til dette. Dette er dokumenteret i blandt andet domme fra Retten på Frederiksberg og Retten i Sønderborg.

Denne tilgang rejser principielle spørgsmål om den forvaltningsretlige kompetencefordeling og ministeriets rolle i forhold til den dømmende magt. Når en udøvende myndighed aktivt går imod afgørelser truffet af uafhængige klageinstanser og domstole, undermineres tilliden til magtens adskillelse og retsstatens fundamentale principper.

## 2. Risiko for konfliktoptrapning og arbejdsmiljøbelastning

En af de alvorligste praktiske konsekvenser ved forslaget er, at det kan føre til flere konfliktsituationer mellem parkanter og de omkringværende personer, her i blandt parkeringsvagter. Hvis afgiften udelukkende skal udleveres fysisk på stedet, skabes der et stærkt incitament for parkanter til at konfrontere eller bevidst undgå parkeringsvagten – og dermed "slippe" for en afgift.

Dette kan føre til:

- Konfliktoptrappende adfærd, herunder verbale eller fysiske konfrontationer.
- Forringet arbejdsmiljø og øget sikkerhedsrisiko for parkeringsvagter, som i forvejen arbejder i en udsat position.
- En utilsigtet signalværdi om, at manglende samarbejde eller direkte modstand kan være en fordel.

Vi finder det uacceptabelt, at en bekendtgørelse med et forbrugerbeskyttende sigte samtidig vil øge risikoen for utryghed og fare for frontpersonale. Der er behov for løsninger, der sikrer håndhævelse uden fysisk konfrontation – ikke det modsatte.





### 3. Uforholdsmæssigt indgreb i ejendomsretten

Den foreslåede ændring begrænser væsentligt den private ejers ret til at forvalte sine egne parkeringsarealer og til at vælge passende driftsformer. Udgangspunktet for en parkering på et privat parkeringsområde er en aftale mellem grundejer og parkant, hvorfor ændringen af bekendtgørelse vil påvirke den aftalefrihed, som der er mellem disse to parter.

Den praktiske konsekvens vil være, at drift af parkeringsarealer vil kræve bemanning, bom eller væsentligt øgede timepriser, hvilket gør mange områder urentable at drive samt give en væsentligt forringet forbrugeroplevelse af parkeringen.

Dette er i strid med intentionerne bag færdselslovens § 122c og de principper, der blev fastlagt i Justitsministeriets arbejdsgruppe om forbrugerbeskyttelse. Her blev det netop fremhævet, at kontrolafgifter også kunne meddeles på anden vis – herunder elektronisk – så længe parkanten fik sikker besked.

### 4. Hæmning af teknologisk udvikling og digital infrastruktur

Forslaget underminerer den digitale udvikling ved at favorisere fysiske dokumenter frem for moderne, sikre og dokumenterbare løsninger som ANPR (automatisk nummerpladegenkendelse). Dette står i skarp kontrast til regeringens sigte om at skabe digitaliseringsklar lovgivning, hvor *"ministerierne i det lovforberedende arbejde skal have fokus på implementering og nem digital administration af nye regler."*<sup>1</sup>

Det digitale paradigmeskifte har betydet, at en række ejendomsejere og leverandører har investeret betydelige midler i netop sådanne løsninger. Den foreslåede ændring risikerer at påføre dem tab og bremse innovationen i sektoren. I værste fald kan det føre til færre parkeringspladser til rådighed for offentligheden – især uden for hovedstadsområdet, hvor bemanning er urealistisk.

### 5. Retssikkerhed og dokumentation for parkanten

Det centrale argument for ændringen – at sikre parkantens mulighed for at få meddelelse på stedet – står på usikkert grundlag. Højesteret har allerede i 2010<sup>2</sup> fastslået, at et girokort (papirslip) under vinduesviskeren ikke udgør tilstrækkelig dokumentation for modtagelse. Derimod sikrer digitale løsninger som ANPR netop sporbar og verificérbar kommunikation til parkanten og opfylder både GDPR-krav og hensynet til retssikkerhed.

Vi ser derfor ikke proportionalitet mellem formålet med forslaget og de vidtrækkende begrænsninger, det pålægger ejendomsejere og teknologileverandører.

---

<sup>1</sup> <https://www.digmin.dk/digitalisering/nyheder/nyhedsarkiv/2023/jan/ministerier-er-blevet-bedre-til-at-taenke-digitalisering-ind-i-ny-lovgivning>

<sup>2</sup> UfR 2010.1534 H





### Anbefalinger

**1. Tænkepause og udskudt ikrafttrædelse**

Vi opfordrer til en tænkepause på minimum 6 måneder – frem mod 1. januar 2026 – hvor alle parter kan indgå i en struktureret dialog om et fremtidssikret og retssikkerhedsmæssigt forsvarligt regelsæt.

**2. Udvikling af kodeks og retningslinjer**

Gardian A/S støtter idéen om et adfærdskodeks inspireret af britisk model, hvor brancheaktører forpligter sig til høje standarder for skiltning, dokumentation og karensperioder – herunder en præcisering af hvor og hvordan ANPR må anvendes.

**3. Bevarelse af teknologisk fleksibilitet**

Bekendtgørelsen bør muliggøre brug af teknologisk dokumentation – ikke kun papirform. Dette er afgørende for både parkantens retssikkerhed og branchens mulighed for innovation.

### Afsluttende bemærkninger

Gardian A/S finder det afgørende, at enhver regulering på dette område balancerer hensynet til forbrugerbeskyttelse med sikkert arbejdsmiljø samt ejendomsretlige og teknologiske friheder. Det nuværende forslag gør det ikke. Vi opfordrer derfor til en revideret bekendtgørelse, der giver plads til lovmedholdelig innovation og hensynsfuld håndhævelse – i tråd med både lovens ånd og samfundets behov.

Rødovre, 20. juni 2025

Med venlig hilsen

Gardian A/S

[www.gardian.dk](http://www.gardian.dk)

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@TRM.dk), Dansk Erhverv (hoeringssager@danskerhverv.dk)  
**Fra:** Bo Dalsgaard (bda@danskerhverv.dk)  
**Titel:** Høring over udkast til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder  
**Sendt:** 20-06-2025 11:23  
**Bilag:** Høring over udkast til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet  
Att.: Catherine Christiansen

Hermed fremsender jeg vedhæftet denne mail Dansk Erhverv høringssvar i ovennævnte høring.

Med venlig hilsen

Bo Dalsgaard  
Fagchef for Forbrugeraftaler og Forbrugerklagesystemer

M.: +4591373109  
T.: +4533746270  
[BDA@DANSKERHVERV.DK](mailto:BDA@DANSKERHVERV.DK)



[DE.logo.jpg](#)

Dansk Erhverv er erhvervsorganisation og arbejdsgiverforening for et af verdens mest handlekraftige erhvervsliv.  
Vi handler på vegne af 18.000 medlemsvirksomheder og 100 brancheforeninger.  
Det er vores vision, at Danmark skal være verdens bedste land at drive virksomhed i. Det starter med erhvervslivets rammevilkår.

**DANSK ERHVERV**

Børsgade 4

DK-1215 København K

CVR nr. 43232010

[info@danskerhverv.dk](mailto:info@danskerhverv.dk)

T. +45 3374 6000

[www.danskerhverv.dk](http://www.danskerhverv.dk)

[Dansk Erhverv - Læs mere](#)

[Læs vores persondatapolitik online](#)

DANSK ERHVERV  
Børsgade 4  
1217 København K

www.danskerhverv.dk  
info@danskerhverv.dk  
T. + 45 3374 6000

DANSK  
ERHVERV

Transportministeriet  
Att.: Catherine Christiansen  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

cac@trm.dk, trm@trm.dk

Den 20. juni 2025

### **Høring over udkast til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder**

Dansk Erhverv har ved mail af 23. maj 2025 modtaget ovenstående udkast til ændring af bekendtgørelse om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder i høring.

Dansk Erhverv repræsenterer enkelte parkeringsselskaber og samtidig repræsenterer Dansk Erhverv en række erhvervsdrivende, der som grundejere benytter sig af parkeringsselskabernes tjenester i forbindelse med håndtering af de erhvervsdrivendes p-pladser.

#### **Generelle bemærkninger**

Forslaget til ændring i §1, stk. 2 i bekendtgørelse nr. 202 af 28. februar 2014 om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder er fremsat som følge af en række episoder, hvor bilister på baggrund af parkeringsselskabets anvendelse af ANPR har modtaget kontrolafgifter en kortere eller længere tidsperiode efter parkeringen var ophørt.

Det er med forslaget ministerens ønske at gøre op med, at afgifter kan udstedes og fremsendes efter, at forseelsen er ophørt.

Det er for Dansk Erhverv afgørende, at der skelnes mellem de digitale muligheder som ANPR giver og muligheden for at eftersende en kontrolafgift ved overtrædelse af privatretlige parkeringsregler.

Desuden mener Dansk Erhverv, at der som alt overvejende hovedregel bør være aftalefrihed for aftaler mellem private – herunder også når en privat grundejer stiller sin ejendom til rådighed for parkering. Dansk Erhverv mener derfor, at der skal helt særlige forhold til for at kunne retfærdiggøre, at den udøvende magt fastsætter indgribende restriktioner for privates aftalefrihed ved anvendelse af deres ejendom – herunder med krav om, at kontrolafgifter skal afleveres fysisk på køretøjet eller til føreren og ikke kan fremsendes elektronisk efterfølgende.

### **Specifikke bemærkninger**

Med den foreslåede ændring fjernes den eksisterende mulighed for at eftersende kontrolafgiften til ejeren eller brugeren af køretøjet i de situationer, hvor køretøjet er blevet fjernet inden, at det har været muligt at placere kontrolafgiften på køretøjet og hvor det derfor heller ikke har været muligt at overgive kontrolafgiften til føreren.

Der har været en udbredt uenighed om rækkevidden af den nuværende undtagelse og sammenhængen mellem undtagelsen og brugen af ANPR-løsninger.

Dansk Erhverv er enige i, at det er nødvendigt med en tydeliggørelse af undtagelsens rækkevidde, men Dansk Erhverv finder det ikke hensigtsmæssigt, at undtagelsen fjernes fuldstændigt.

Det må lægges til grund, at muligheden for at eftersende kontrolafgiften blev indført netop for at sikre, at det ikke skulle være muligt for parkanter at slippe for en kontrolafgift alene fordi, de forlod p-pladsen inden kontrolafgiften blev placeret på køretøjet eller fordi, at de nægtede at tage imod den.

Dansk Erhverv frygter, at en fuldstændig fjernelse af undtagelsen fremadrettet kan være med til at skabe uheldige situationer, hvor parkanter forsøger at ”flygte” fra parkeringsvagten, da det fremadrettet ikke længere vil være muligt at eftersende kontrolafgiften.

Dansk Erhverv bemærker i øvrigt, at det, at parkeringsafgiften placeres på bilen, ikke i sig selv er tilstrækkeligt til at sige, at afgiften er kommet frem til bilisten. Dette dokumenteres af Højesterets afgørelse i dommen u.2010.1534.H

Derudover vil der være en række situationer, hvor eftersendelse af en kontrolafgift både vil være uproblematisk og vil være med til at fremme gode parkeringsforhold til gavn for de ”gode” og loyldige parkanter. Det kan for eksempel være:

- Bilisten har parkeret tydeligt uden for den afmærkede bås eller på en tydeligt markeret handicapparkering uden et gyldigt handicapskilt
- Bilisten er kørt ind i et parkeringshus eller lignende, hvor det er tydeligt skiltet, at det kræver særlig tilladelse at parkere og bilisten ikke har en sådan tilladelse – bilisten har således intet at gøre der
- Bilisten har parkeret på en plads, hvor det er tydeligt skiltet, at det kræver særlig tilladelse at parkere og bilisten ikke har en sådan tilladelse
- Bilisten forlader en parkeringsplads uden at betale, selvom det var tydeligt skiltet, at der skulle betales inden man forlod pladsen

I ovenstående ikke-udtømmende eksempler vil eftersendelse være en effektiv måde at forebygge uretmæssige parkering og dermed fremme god parkeringsadfærd. Det kræver naturligvis, at den uretmæssige parkering er grundigt og tilstrækkeligt dokumenteret af parkeringsselskabet.

## DANSK ERHVERV

Udstedelse af bøder eller opkrævning af afgifter på bagkant af forseelsen ved brug af nummerpladenkendelse (ANPG) kender vi i øvrigt i dag allerede fra politiets ATK-anlæg og fra miljøzone-registrering.

Dansk Erhverv mener derfor, at den nuværende undtagelse bør fastholdes, og at det i stedet præciseres i hvilket omfang undtagelsen kan benyttes.

### ANPR

Brugen af ANPR-løsninger har på mange måder gjort det lettere at være bruger af p-pladser og p-huse. Hvor man tidligere skulle vente bag bomme og trække billetter eller lignende, kan bilisterne nu blot køre ind på p-pladserne eller ind i p-husene, og så sker der automatisk registrering af, hvornår bilisterne henholdsvis ankommer og forlader p-pladsen og dermed opkræves bilisterne alene betaling for det tidsrum, hvor de har benyttet p-pladsen. Tidligere skulle man som bilist for eksempel købe en billet, der dækkede det forventede tidsrum man ville være på p-pladsen og det kan nemt have resulteret i, at bilister for en sikkerheds skyld købte mere parkeringstid, end de rent faktisk benyttede.

For mange erhvervsdrivende er ANPR-løsninger deres eneste mulighed for at sikre, at p-pladserne ved deres butik, restaurant, hotel mv. bliver benyttet af virksomhedens kunder og ikke pendlere eller andre langtidsparkerende. Hvis en virksomhed har 15-20 parkeringspladser, og i øvrigt ligger lidt udenfor byerne, så er det ikke rentabelt at have en manuel løsning, hvor der skal en p-vagt fysisk ud til pladsen flere gange om dagen.

I ovenstående situationer sikrer ANPR, at virksomhederne kan udstede kontrolafgifter til parkanter, der overskrider den tidsbegrænsning, der er på pladsen, hvilket er forebyggende i forhold til at sikre, at reglerne overholdes.

Lovgivningen på området bør ikke være til hinder for, at parkeringsselskaberne benytter sig af ny teknologi, når blot dette sker på en måde, hvor der er en hensigtsmæssig balance mellem selskabernes mulighed for at drive forretning og bilisternes retssikkerhed i forhold til de kontrolafgifter, der udstedes.

Dansk Erhverv vil derfor opfordre Transportministeren til at indkalde de relevante aktører på markedet for at få afklaret, om der kan findes fælles løsninger mellem parkeringsselskaberne og bilisternes repræsentanter i forhold til udstedelse af kontrolafgifter og brugen af ANPR/kamera-løsninger således, at det kan sikres, at der fortsat og i fremtiden kan anvendes moderne digitale løsninger, samt sikres hensigtsmæssig brug af parkeringspladser til gavn for bilisterne.

Afslutningsvist skal det bemærkes, at en ændring af bekendtgørelsen i overensstemmelse med det foreslåede vil kræve, at der ændres på skiltning, systemer mv. på rigtig mange p-pladser og det vil ikke være muligt at nå inden den 1. juli, hvor ændringerne er sat til at træde i kraft. Hvis ændringerne gennemføres, opfordrer Dansk Erhverv derfor til en implementeringsfase på minimum seks måneder.

DANSK ERHVERV

Dansk Erhverv står til rådighed for uddybning og yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen

**Bo Dalsgaard**  
Fagchef, forbrugeraftaler

**Henrik L. Sedenmark**  
Fagchef, betalinger

**Jesper Højte Stenbæk**  
Fagchef, transport

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Per Hermansen (Per@haxcel.dk)  
**Titel:** Sagsnummer 2024 - 5524 høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering.  
**Sendt:** 20-06-2025 10:30  
**Bilag:** Høringssvar.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

## Høringssvar fra Dommergaarden i Randers A/S

### forslag om krav om fysisk udlevering af parkeringsafgifter.

Undertegnede, Per Hermansen, ejer og driver gennem selskabet Dommergaarden i Randers A/S en større privat parkeringsplads i Randers Midtby, hvor vi i samarbejde med et professionelt parkeringsfirma varetager administrationen af parkeringen – herunder udstedelse og håndhævelse af parkeringsafgifter – udelukkende via **elektronisk overvågning og digital dokumentation**.

Med dette høringssvar vil jeg på det kraftigste **advare mod og fraråde** gennemførelse af det foreslåede lovkrav om, at parkeringsafgifter skal **udskrives fysisk og placeres i køretøjets forrude på forseelsestidspunktet**.

**Vores centrale indvendinger er følgende:**

#### 1. Forslaget er teknologisk tilbageskuende og underminerer digitalisering

Danmark har i årtier været blandt frontløberne i digital forvaltning. Vores parkeringssystem er fuldautomatisk og bygger på registrering via nummerpladegenkendelse, dokumentation med fotomateriale, samt elektronisk fremsendelse af afgifter. Systemet fungerer effektivt, retssikkert og med fuld dokumentation. Det foreslåede krav om fysisk placering af afgifter vil **underminere denne digitale løsning og pålægge os at tilbageføre en forældet og ressourcekrævende manuel praksis**.

#### 2. Øgede driftsomkostninger og forringet effektivitet

Implementering af fysisk udskrivning og placering af afgifter i forruden vil nødvendiggøre ansættelse af personale (parkeringsvagter) på fuld- eller deltid. Det vil **øge vores driftsomkostninger betydeligt**, hvilket uundgåeligt vil medføre, at parkeringspriserne må hæves til skade for byens borgere, gæster og handlende. I mange bymidter – herunder Randers – er det afgørende, at parkeringspladser er tilgængelige, rimeligt prissat og effektivt drevet. Det foreslåede krav **sætter denne balance over styr**.

#### 3. Risiko for konflikter og utryghed

Fysiske vagter, som konfronterer bilister i det øjeblik, forseelsen sker, øger risikoen for **konfliktsituationer og utrygge arbejdsforhold**. Det er netop et af de forhold, den digitale løsning søger at undgå – til gavn for både bilejer og parkeringsoperatør.

#### 4. Inkonsekvent retssikkerhed og bevisførelse

Digitale systemer sikrer **objektiv og fuldautomatisk dokumentation** (fotografisk, tidsstempling, lokationsdata), som giver bilejeren gennemsigtighed og mulighed for klage med præcis baggrund. En fysisk seddel i forruden uden tilstrækkelig digital understøttelse **forringer retssikkerheden** og åbner for uenigheder, manipulation eller fjernelse af sedlen.

#### 5. Hensynet til miljø og klima

Forslaget strider imod statens egne grønne ambitioner. Ved at kræve fysiske udskrifter og

mandskabskørsel til og fra parkeringsområder øges både **papirforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning**. Digital behandling derimod minimerer forbruget af ressourcer og transport.

#### **6. Stik imod udviklingen i andre samfundssektorer**

Den offentlige sektor, SKAT, politiet og mange kommunale funktioner anvender i dag **digital varsling og opkrævning**, hvor borgerne modtager dokumentation og afgørelser elektronisk. Hvorfor indføre særregler på parkeringsområdet, der går stik imod denne udvikling?

#### **Vores opfordring**

På vegne af Dommergaarden i Randers A/S og i tæt samklang med vores professionelle parkeringsoperatør, skal vi derfor **stærkt opfordre ministeren til at trække forslaget tilbage** eller som minimum ændre det, så der gives **frit valg mellem fysisk og digital håndhævelse**, afhængig af det tekniske set up og lokale forhold.

Vi støtter princippet om fair og lovlig parkering – men det skal ske med respekt for digitalisering, proportionalitet, borgernes tryghed og virksomheders ret til at vælge effektive og tidssvarende løsninger.

Med venlig hilsen

**DOMMERGAARDEN I RANDERS A/S**  
Per Hermansen

Mobil: 30306916  
E-mail: [per@haxcel.dk](mailto:per@haxcel.dk)

**MESSINGVEJ 51 - 8940 RANDERS SV**  
CVR - 41387661





Transportministeriet

Departementet

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste

23. maj 2025

2024 - 5524

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00  
trm@trm.dk  
www.trm.dk

### **Høring over udkast til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder**

Transportministeriet sender hermed udkast til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder i høring.

Der har fra forskellig side, herunder bl.a. fra Danske Private Parkeringsselskabers Brancheforening (DPPB) og Parkeringsklagenævnet, været fremlagt og anvendt fortolkninger, som ikke vurderes at være i overensstemmelse med de gældende regler. Dette har blandt andet givet sig til udtryk ved, at flere private parkeringsselskaber har etableret forretningskoncepter og metoder, hvorefter det ikke er muligt for selskaberne at anbringe kontrolafgiften umiddelbart synligt på køretøjet eller overgive det til føreren på parkeringsområdet.

Transportministeriet har bl.a. overfor Parkeringsklagenævnet gjort det klart, hvordan reglerne skal forstås. Også Forbrugerombudsmanden har gjort opmærksom på, at ovennævnte koncepter og metoder ikke lever op til reglerne.

Med de gældende regler er der skabt en retsbeskyttelse af bilisten således, at bilisten får viden om en pålagt kontrolafgift umiddelbart på stedet og derved har mulighed for at forholde sig til kontrolafgiften.

Med ændringen af bekendtgørelsen tydeliggøres, at det alene vil være muligt for private parkeringsselskaber at meddele en kontrolafgift til føreren ved, at et dokument, som indeholder oplysning om kontrolafgiften, anbringes umiddelbart synligt på køretøjet eller overgives til føreren på det pågældende parkeringsområde.

Ved afgivelse af høringssvar samtykkes til offentliggørelse af høringssvaret, herunder afsenders navn og adresse, medmindre regler om beskyttelse af personoplysninger indebærer, at høringssvar



Side 2/5

eller dele heraf ikke kan offentliggøres. Høringssvaret vil blive offentliggjort på [www.høringsportalen.dk](http://www.høringsportalen.dk).

Transportministeriet skal venligst bede om eventuelle bemærkninger **senest den 20. juni 2025**.

Høringssvar bedes sendt til [cac@trm.dk](mailto:cac@trm.dk), cc' trm@trm.dk med henvisning til sagsnummer 2024 - 5524.

Til orientering vedhæftes fortegnelse over de myndigheder, organisationer mv., der høres over udkastet.

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til Catherine Christiansen på mail [cac@trm.dk](mailto:cac@trm.dk) og telefon 21 31 15 31.

Med venlig hilsen

Catherine Christiansen  
Fuldmægtig

-----



# Høringssvar

## **fra Dommergaarden i Randers A/S - forslag om krav om fysisk udlevering af parkeringsafgifter ved forseelse**

Undertegnede, Per Hermansen, ejer og driver gennem selskabet Dommergaarden i Randers A/S en større privat parkeringsplads i Randers Midtby, hvor vi i samarbejde med et professionelt parkeringsfirma varetager administrationen af parkeringen – herunder udstedelse og håndhævelse af parkeringsafgifter – udelukkende via **elektronisk overvågning og digital dokumentation**.

Med dette høringssvar vil jeg på det kraftigste **advare mod og fraråde** gennemførelse af det foreslåede lovkrav om, at parkeringsafgifter skal **udskrives fysisk og placeres i køretøjets forrude på forseelsestidspunktet**.

**Vores centrale indvendinger er følgende:**

### **1. Forslaget er teknologisk tilbageskuende og underminerer digitalisering**

Danmark har i årtier været blandt frontløberne i digital forvaltning. Vores parkeringssystem er fuldautomatisk og bygger på registrering via nummerpladegenkendelse, dokumentation med fotomateriale, samt elektronisk fremsendelse af afgifter. Systemet fungerer effektivt, retssikkert og med fuld dokumentation. Det foreslåede krav om fysisk placering af afgifter vil **underminere denne digitale løsning og pålægge os at tilbageføre en forældet og ressourcekrævende manuel praksis**.



## 2. Øgede driftsomkostninger og forringet effektivitet

Implementering af fysisk udskrivning og placering af afgifter i forruden vil nødvendiggøre ansættelse af personale (parkeringsvagter) på fuld- eller deltid. Det vil **øge vores driftsomkostninger betydeligt**, hvilket uundgåeligt vil medføre, at parkeringspriserne må hæves til skade for byens borgere, gæster og handlende. I mange bymidter – herunder Randers – er det afgørende, at parkeringspladser er tilgængelige, rimeligt prissat og effektivt drevet. Det foreslåede krav **sætter denne balance over styr**.

## 3. Risiko for konflikter og utryghed

Fysiske vagter, som konfronterer bilister i det øjeblik, forseelsen sker, øger risikoen for **konfliktsituationer og utrygge arbejdsforhold**. Det er netop et af de forhold, den digitale løsning søger at undgå – til gavn for både bilejer og parkeringsoperatør.

## 4. Inkonsekvent retssikkerhed og bevisførelse

Digitale systemer sikrer **objektiv og fuldautomatisk dokumentation** (fotografisk, tidsstempling, lokationsdata), som giver bilejeren gennemsigtighed og mulighed for klage med præcis baggrund. En fysisk seddel i forruden uden tilstrækkelig digital understøttelse **forringer retssikkerheden** og åbner for uenigheder, manipulation eller fjernelse af sedlen.

## 5. Hensynet til miljø og klima

Forslaget strider imod statens egne grønne ambitioner. Ved at kræve fysiske udskrifter og mandskabskørsel til og fra parkeringsområder øges både **papirforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning**. Digital behandling derimod minimerer forbruget af ressourcer og transport.

## 6. Stik imod udviklingen i andre samfundssektorer

Den offentlige sektor, SKAT, politiet og mange kommunale funktioner anvender i dag **digital varsling og opkrævning**, hvor borgerne modtager dokumentation og afgørelser elektronisk. Hvorfor indføre særregler på parkeringsområdet, der går stik imod denne udvikling?



Side 5/5

### Vores opfordring

På vegne af Dommergaarden i Randers A/S og i tæt samklang med vores professionelle parkeringsoperatør, skal vi derfor **stærkt opfordre ministeren til at trække forslaget tilbage** eller som minimum ændre det, så der gives **frit valg mellem fysisk og digital håndhævelse**, afhængig af det tekniske set up og lokale forhold.

Vi støtter princippet om fair og lovlig parkering – men det skal ske med respekt for digitalisering, proportionalitet, borgernes tryghed og virksomheders ret til at vælge effektive og tidssvarende løsninger.

Med venlig hilsen

Dommergaarden i Randers A/S

Per Hermansen

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Niels Erik Preisler (nep@dpi.dk)  
**Titel:** Høringssvar til Transportministeriet – sagsnummer 2024-5524  
**Sendt:** 20-06-2025 10:03

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

## Vedrørende forslag om ændring af regler for digital parkeringskontrol

Vi ejer bl.a. sundhedshuset i Allerød, og med dette høringssvar vil vi kraftigt opfordre, til klarere regler til branchen - fremfor et forbud.

Sundhedshuset i Allerød består af læger, kirurger, fysioterapi, psykolog, kiropraktor, tandlæge mv. og har derfor mange daglige besøgende. Sundhedshuset er desuden placeret ved siden af Allerød station og tæt på bymidten.

Det betyder desværre at vi oplever at pendlere og besøgende til bymidten benytter Sundhedshusets p-pladser. Da vi har begrænset antal pladser og en del gangbesværede som dagligt besøger sundhedshuset er det vigtigt for vores lejere, at uvedkommende som ikke har et ærinde i Sundhedshuset benytter de p-pladser som tilhører Sundhedshuset.

I Allerød er der mangel på p-pladser i terræn omkring stationen og tæt på bymidten og vi har oplevet store udfordringer med togpendlere og besøgende til bymidten som brugte vores p-plads.

Derfor indførte vi p-kontrol for at undgå pendler parkering eller parkering i længere tid end tilladt (folk der skal shoppe i bymidten og ikke skal besøge sundhedshuset). Det er i den sammenhæng værd at nævne at der er gratis parkering for besøgende til sundhedshuset, hvilket vi fortsat ønsker og den digitale p-kontrol er med til at understøtte dette.

Den manuelle p-kontrol med p-vagt må vi desværre erkende ikke er en optimal løsning og vi blev af vores lejere gentagne gange gjort opmærksom på at en p-vagt ofte opfattes konfrontatorisk, af patienterne og af personalet. På trods af det gentagne gange blev påpeget overfor den virksomhed som drev p-kontrollen blev dette ikke bedre.

Vi valgte derfor for 8 måneder siden at gå over til den tidssvarende digitale p-kontrol. Både os og vores lejere er meget begejstrede for løsningen, der giver en markant bedre oplevelse omkring ankomst og registrering end tidligere, hvor der alt for ofte blev udstedt afgifter på baggrund af manglende indstillet p-skive. Gæster til Sundhedshuset skal ikke længere bekymre sig om de husker at få stillet p-skiven korrekt. Alt sker automatisk, hvilket er en stor lettelse for patienter, som ofte kan være i en stresset situation i forvejen pga. smerter eller en operation de skal ind til, hvorfor deres tanker er et andet sted.

Efter få måneder med den digitale p-kontrol, er vores erfaring så positiv, at vi har tilføjet den på yderligere 3 af vores ejendomme (alle med gratis parkering). Vi mener konsekvenserne ved en mulig lovændring, og tilbageførsel til den gamle manuelle løsning, vil medføre øget utilfredshed og frustration fra vores lejere og deres patienter. Det at patienter ikke skal forholde sig til p-skive, og registrering straks ved ankomst gør besøget hos Sundhedshuset mindre stressende. Og vi sikrer at pendlere og andre som IKKE har ærinde til

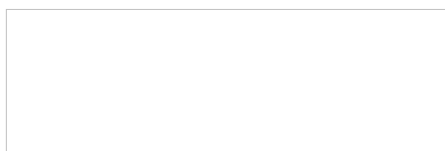
Sundhedshuset optager p-pladser, fordi vi med den digitale løsning har en p-vagt 24/7 og det respekteres mere end en manuel kontrol en gang i mellem.

Udover p-kontrol kan vi bruge data om besøgs mønstre, til at understøtte vores erhvervslejere, med vigtig viden om besøgstal og ophold på deres lejemål. Alt i alt er der så mange positive aspekter i den digitale p-kontrol, at vi KLART vil opfordre til at fastholde denne, hvilket vel også går godt i tråd med regeringens ønske om øget digitalisering.

Lad os fastholde og i stedet etisk tilrette den digitale p-kontrol så den ikke udnyttes forkert.

Med venlig hilsen

Niels Erik Preisler  
*Adm. direktør*



Wesselsmindevej 4, 1. W: dpi.dk  
DK-2850 Nærum M: +45 20 24 04 17

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** bent.moesby@moesby.dk (bent.moesby@moesby.dk)  
**Titel:** Sagsnr. 2024 - 5524  
**Sendt:** 20-06-2025 09:34  
**Bilag:** Høringssvar - juni 2025.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til transportministeriet.

Hermed fremsendes høringssvar i vedhæftede høringsbrev – Hotel Schaumburg – juni 2025, sagsnr. 2024 – 5524.

Med venlig hilsen / Best regards  
Bent Moesby  
**Hotel Schaumburg A/S**



Nørregade 26 | DK-7500 Holstebro  
Tel.+45 9742 3111 | [www.hotel-schaumburg.dk](http://www.hotel-schaumburg.dk)



**Til Transportministeriet**  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

**Svar omhandlende høring om brug af digital parkeringskontrol (ANPR)**

Som erhvervsdrivende i en mellemstor jysk by, er jeg bekymret for brugsmønstret på mine parkeringsarealer, hvis jeg bliver tvunget over til manuel p kontrol. P vagter i en by som Holstebro er ikke en selvfølge, og kan medføre yderligere omkostninger hvis jeg vil sikre mine p pladser

Jeg er direktør og ejer af hotel Schaumburg i Holstebro, hvor vi har den ene af ialt 3ANPR kontrollerede adresser

En p skive og tidsbegrænsning som erstatning, for en rolig og personlig registrering i receptionen, vil skabe frustration og risiko for negativ oplevelse under opholdet. Med vores nuværende digitale løsning slipper vi for udfordringer med P-skive og tidspres.

Da vi driver parkering til hotellets gæster, og også understøtter nærliggende spisesteder. Bruger vi værdifuld data om belægningprocenter mm. En data der ikke følger med en manuel p vagt

Jeg vil gerne sammen med min leverandør, opfordre til at digitale parkeringsløsninger forbliver lovlige – og gerne optimeres og tilrettes med yderligere ordentlighed

For os handler det også om den problemfrie gæsteoplevelse, og parkering vil altid være af afgørende betydning i en by som Holstebro

Med venlig hilsen?



Bent Moesby  
Ejer af Hotel Schaumburg A/S

---

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Lime Ejendomme V/ Line og Emil (lime.ejendomme@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar til sagsnummer 2024 - 5524.  
**Sendt:** 20-06-2025 08:41  
**Bilag:** Valdemarsgade høringssvar - juni 2025.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hermed fremsender vi vores indvendinger på høringen med sagsnummer 2024 - 5524, vedhæftet i PDF fil.

**"Høring over Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder."**

Med venlig hilsen

Line og Emil Søgaard Pedersen

Mobil: 25554841

**Til Transportministeriet**  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

Høringssvar til Transportministeriet

---

**Vedrørende forslag om ændring af regler for digital parkeringskontrol (ANPR)**

Vi ejer ejendommen og parkeringsarealet Valdemarsgade 46 i Vordingborg

Vores parkeringspladser benyttes af både og beboere, gæster og udefrakommende. Vi ønsker at afgive høringssvar, og dele vores praktiske erfaring med digital parkeringskontrol og vores bekymring for konsekvenserne ved en mulig lovændring.

Vores erfaring med lejlighedsvis kontrol via p vagter er dårlige. Der opstår hurtigt frustration blandt beboere, som ikke kan finde parkering, når de kommer hjem. Fordi uvedkommende parkerer på pladserne.

Da vi befinder os i mindre befolkede områder, er det for dyrt for p selskaber at tilbyde den nødvendige service. Det problem har vi løst med den digitale løsning, hvor vagten ikke skal ligge og køre frem og tilbage fra nærmeste storby.

Udover vi nu har fået styr på vores parkeringspladser, har vi og vores beboere fået en bedre oplevelse, da sætte p-skiven ikke længere er en del af løsningen. Den digitale parkeringskontrol har givet os langt bedre flow og indsigt.

Som ejer bruger vi statistik og dokumentation for belægning, hvilket også gør os bedre i stand til at planlægge og justere udlejning. Vi ser det som et stort tilbageskridt hvis vi skal tilbage til noget der ikke virkede, og også synes forældet i forhold til danmarks øvrige udvikling, og syn på digitalisering.

Med venlig hilsen,

Emil Søgaard Pedersen

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Jesper Vissing (jvi@jvi.dk)  
**Titel:** Høringssvar / sagsnummer 2024 - 5524  
**Sendt:** 19-06-2025 21:46

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Høringssvar / sagsnummer 2024 - 5524

## Til Transportministeriet

### Høringssvar vedrørende brugen af digital parkeringskontrol

Som ejendomsudvikler og ansvarlig for en række parkeringsarealer i både større og mindre byer, herunder Nykøbing F, Hørsholm og Allerød, ønsker jeg hermed at bidrage til høringen om parkeringskontrollsystemer.

Jeg, Jesper Vissing, er tilknyttet følgende selskaber:

- Rungsted Invest ApS
- Rungsted Ejendomme A/S
- Zeus Ejendomme ApS
- Vissing Asset Management ApS
- Rungsted Detail ApS
- Allerød Downtown ApS

På følgende lokationer har vi indført digital nummerpladegenkendelse (ANPR):

- Vestenborgs Allé, Nykøbing F
- Kammerrådensvej, Hørsholm
- Syremvej, Hørsholm
- Postgaarden, Stationspassagen og Downtown parkeringskælder, Allerød

Erfaringerne med ANPR har entydigt været positive. Manuel parkeringskontrol i mindre byer er ikke blot omkostningstung og ineffektiv, den er også utilstrækkelig, når det kommer til at sikre korrekt og retfærdig brug af parkeringspladser. Den digitale løsning giver derimod en ensartet og tidssvarende kontrol, som understøtter den moderne parkeringsinfrastruktur.

Et særligt vigtigt aspekt er driften af ladestandere. Jeg har investeret betydelige midler i at etablere el-ladeinfrastruktur på otte lokationer, og her er det essentielt, at elbiler flytter sig umiddelbart efter endt opladning for at give plads til andre. Dette kan kun håndhæves effektivt med digital kontrol – fysisk stikprøvekontrol er ganske enkelt utilstrækkelig. Når fossilbiler parkeres foran mine ladestandere, kan de ikke bruges til formålet, opladning af EV biler. Fjernelse af ANPR i forbindelse med mine ladestandere er direkte i modstrid med Regeringens ønske om at fremme den grønne omstilling. Ladestandere i netop disse byer jeg investerer i er en mangelvare. Deres fremtidige belægning bliver meget lavere ved at fjerne mulighed for ANPR. Er denne problemstilling overhovedet analyseret; modarbejder den grønne omstilling.

Både erhvervsgæster og besøgende til lejligheder sætter pris på et system, der ikke kræver p-skive eller manuel registrering for at undgå en bøde. Det skaber en langt bedre kundeoplevelse. Tidligere oplevede vi hyppige henvendelser fra lejere, fordi gæster havde fået parkeringsafgifter blot for at glemme p-skiven – en banal fejl, der kunne gøre et hurtigt indkøb ekstremt dyrt.

Som en visionær og fremsynet aktør i ejendomsbranchen ønsker jeg at understrege behovet for at fastholde og fremme anvendelsen af digital parkeringskontrol. Det er til gavn for både borgere, virksomheder OG ikke mindst den grønne omstilling.

Med venlig hilsen

**Jesper Vissing**

Direktør, Cand. oecon., MBA

Rungsted Ejendomme A/S

Hovedgaden 41

DK-2970 Hørsholm

jvi@jvi.dk

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Daniel Lillerøi (Daniel.Lilleroi@nfbio.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Daniel Lillerøi (Daniel.Lilleroi@nfbio.dk)  
**Titel:** Sagsnummer: 2024 - 5524  
**Sendt:** 20-06-2025 08:17  
**Bilag:** Høringssvar - Nordisk Film Biografer Næstved - juni 2025.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Catherine Christiansen

Hermed høringssvar vedr. sagsnummer: 2024 – 5524

Bedste hilsner,  
Daniel

De bedste hilsner

**Daniel Lillerøi**  
Biografchef, Næstved, Waves & Køge

Nordisk Film Biografer A/S  
Fabriksvej 1 | 4700 Næstved | Danmark  
Over Bølgen 20 | 2670 Greve | Danmark  
Antoniestræde 6 | 4600 Køge | Danmark

Mobile +45 23415893  
[daniel.lilleroi@nfbio.dk](mailto:daniel.lilleroi@nfbio.dk) | [www.nfbio.dk](http://www.nfbio.dk)



**NORDISK FILM**  
**BIOGRAFER**

EGMONT

Til Transportministeriet

## Høringssvar vedrørende forslag om ændring af regler for digital parkeringskontrol (ANPR)

Som biografchef i Nordisk Film Biografer i Næstved ønsker jeg hermed at bidrage til høringen med konkrete erfaringer fra en nyindført digital parkeringsløsning baseret på automatisk nummerpladegenkendelse (ANPR).

Vores biograf er placeret centralt i Næstved med ca. 70 parkeringspladser – en attraktiv og efterspurgt placering. Vi oplevede tidligere betydelige udfordringer med manuel kontrol og fysisk registrering. Gæsterne skulle registrere deres nummerplade via en tablet ved indgangen, hvilket ofte medførte kø og forsinkelser. Mange nåede ikke at registrere deres bil, før de risikerede at modtage en afgift. Samtidig blev en stor del af pladserne benyttet af personer uden ærinde i biografen.

For blot seks uger siden implementerede vi en ANPR-baseret løsning. I dag registrerer gæster deres parkering nemt via en QR-kode – både i foyeren og direkte fra sædet i salen, hvor registreringen vises på lærredet inden forestillingen. Gæsterne har ro til at registrere sig i løbet af besøget, og parkeringssystemet arbejder med fair grænser og ingen bøder for små eller utilsigtede fejl.

Løsningen har løftet hele oplevelsen: færre klager, færre forstyrrelser og langt bedre udnyttelse af parkeringskapaciteten. Gæsterne kan koncentrere sig om filmoplevelsen – ikke parkeringsregler.

Som driftsansvarlig har jeg via systemets portal adgang til vigtige data: belægningsgrad, besøgs mønstre, gennemsnitlig parkeringstid og trafikflow. Det er værdifulde data, som vi bruger aktivt i optimering af driften – eksempelvis planlægning af bemanning, events og kommunikation.

Systemet er også fleksibelt. Ved et nyligt fire dage langt arrangement blev afgiftssystemet midlertidigt deaktiveret, mens dataopsamlingen fortsatte. Det vidner om en gennemsigtig og lydhør samarbejdsform, som vi værdsætter højt. Den tidligere løsning kunne slet ikke matche dette.

Vi har også lagt stor vægt på tydelig skiltning og nem forståelse for gæsterne – et mål, vi har nået gennem tæt samarbejde med leverandøren. Alt i alt har vi fået en løsning, der understøtter vores kerneforretning og skaber værdi for både os og vores gæster.

Det vil være et klart tilbageskridt, hvis biografen igen tvinges tilbage til manuel kontrol. Den digitale løsning fungerer, skaber tillid og fremmer en smidig og retfærdig brugeroplevelse. Vi ser derfor ingen saglig grund til et generelt forbud mod denne type teknologi.

Jeg stiller mig naturligvis til rådighed for dialog eller uddybning af vores erfaringer.

Med venlig hilsen

**Daniel Lillerøi**

Biografchef

Nordisk Film Biografer Næstved

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@TRM.dk), Morten Jeppesen (morten@pressconnect.dk)  
**Fra:** Dan Kirk (dan.kirk@avantpark.dk)  
**Titel:** Høringssvar fra Avantpark Danmark / med henvisning til sagsnummer 2024 - 5524  
**Sendt:** 20-06-2025 12:01  
**Bilag:** Avantpark høringssvar til Trafikministeriet - juni 2025.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til rette vedkommende

Vedhæftet af høringssvar fra Avantpark Danmark, med henvisning til sagsnummer 2024-5524.

Venligst fremsend kvittering for modtagelse af dette høringssvar.

På forhånd tak.

Med venlig hilsen / Best regards

Dan Kirk  
Managing Director



t: +45 93404037 | m: +45 51258971

[dan.kirk@avantpark.dk](mailto:dan.kirk@avantpark.dk) [www.avantpark.dk](http://www.avantpark.dk)

a: Parking Solutions Danmark ApS | Slotsmarken 10 | 2970 Hørsholm

Book et møde [her](#)

Avantparks løsninger [video](#)

Indholdet af denne e-mail og eventuelle vedhæftede filer er kun beregnet til de(n) nævnte modtager(e). Denne e-mail indeholder oplysninger, der kan være fortrolige eller juridisk privilegerede. Hvis du ikke er den tiltænkte modtager, er det strengt forbudt at videregive nogen del af meddelelsen til tredjemand eller at kopiere, distribuere eller på anden måde bruge indholdet uden udtrykkeligt skriftligt samtykke fra afsenderen. Hvis du har modtaget denne meddelelse ved en fejl, bedes du straks kontakte Avantpark's ansvarlige for databeskyttelse på +45 71 92 92 66 og derefter slette den. Avantpark's privatlivspolitik kan tilgås via [www.avantpark.dk/privatlivspolitik/](http://www.avantpark.dk/privatlivspolitik/) Indholdet af denne e-mail og eventuelle vedhæftede filer er kun beregnet til de(n) nævnte modtager(e). Denne e-mail indeholder oplysninger, der kan være fortrolige eller juridisk privilegerede. Hvis du ikke er den tiltænkte modtager, er det strengt forbudt at videregive nogen del af meddelelsen til tredjemand eller at kopiere, distribuere eller på anden måde bruge indholdet uden udtrykkeligt skriftligt samtykke fra afsenderen. Hvis du har modtaget denne meddelelse ved en fejl, bedes du straks kontakte Avantpark's ansvarlige for databeskyttelse på +45 71 92 92 66 og derefter slette den. Avantpark's privatlivspolitik kan tilgås via [www.avantpark.dk/privatlivspolitik/](http://www.avantpark.dk/privatlivspolitik/)



**Til Transportministeriet**  
Frederiksholms Kanal 27F  
DK-1220 København K

20. juni 2025

## **Høringssvar vedrørende forslag om ændring af regler for digital parkeringskontrol (ANPR)**

Som Adm. Direktør for Avantpark A/S ønsker jeg hermed at afgive høringssvar vedrørende Transportministeriets forslag til ændring af bekendtgørelse nr. 202 af 28. februar 2014. Forslaget indebærer et de facto forbud mod brugen af automatisk nummerplade-genkendelse (ANPR) til udstedelse af kontrolafgifter. Det vil have alvorlige konsekvenser for erhvervsdrivende, ejendomsejere og forbrugere i hele landet og rejser en række væsentlige retlige og praktiske problemer.

### **1. Retssikkerhed og forvaltningsret**

Et forbud mod ANPR uden lovhjemmel strider mod grundlæggende forvaltningsretlige principper som hjemmelskravet, proportionalitet og legalitet. En så vidtrækkende ændring bør ske gennem lovgivning og ikke via en bekendtgørelse.

### **2. ANPR virker – i praksis**

Avantpark driver fuldautomatiserede parkeringsanlæg for detailhandlen, hotelbranchen, erhvervsejendomme og hospitaler. Systemet reducerer fejl, klager og konflikter, og vi tilbyder funktioner som karenperiode, manuel kvalitetssikring og fleksible betalingsmuligheder. Det skaber gennemsigtighed og tryghed for både kunder og brugere – uden fysisk kontrol eller bødeforlæg i forruden.

### **3. Proportionalitet og digitalisering**

Et blanketforbud mod en velfungerende teknologi er uproportionalt. ANPR anvendes bredt i både det offentlige og private, og regulering – ikke forbud – er den saglige vej frem. Lov nr. 528 om digital kommunikation samt regeringens egen digitaliseringsstrategi understreger vigtigheden af at understøtte og ikke afvikle digitale løsninger.

### **4. Brugernes og ejernes erfaringer**

Ejendomsejere har beskrevet, hvordan ANPR har reduceret konflikter, forbedret gæstegang og gjort driften mere professionel. Brugerne har dokumenteret, hvordan systemet understøtter service, gennemsigtighed og effektivitet – og forebygger misbrug. Dette er ikke teoretiske synspunkter – det er praksiserfaringer.

## **5. Vores anbefaling**

Vi opfordrer Trafikministeriet til at trække det nuværende udkast tilbage og i stedet igangsætte en proces for regulering af ANPR i dialog med branchen. Vi anbefaler certificeringsordninger, krav til informationsniveau, klageadgang og databeskyttelse. Dette vil styrke forbrugerbeskyttelsen og skabe klare rammer for alle aktører.

## **6. Implementering**

Hvis Transportministeriet vælger at gennemføre det nuværende udkast, vil vi anbefale, at implementeringen sker over en seks til 12 måneders periode, således at forslaget tidligst træder i kraft 1. januar 2026. Det vil i praksis ikke være muligt at tilpasse sig de nye regler inden for en kortere periode, uden det vil komme kunderne voldsomt til ugunst.

Jeg stiller mig naturligvis til rådighed for møde, dialog eller teknisk gennemgang af vores system og dokumentation.

Med venlig hilsen

Dan Kirk  
Adm. Direktør  
**Avantpark Danmark**

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@TRM.dk), Jan Ellebye (je@ejd.dk)  
**Fra:** Mathias Green (mag@ejd.dk)  
**Titel:** Høring vedr. sagsnummer 2024 - 5524 - EjendomDanmark  
**Sendt:** 20-06-2025 10:48  
**Bilag:** Bemærkninger til høring om ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Transportministeriet.

Hermed fremsende EjendomDanmarks bemærkninger til høring over bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder.

Såfremt der i forbindelse med vores høringssvar skulle være bemærkninger, spørgsmål eller lignende, står vi naturligvis til rådighed.

Venlig hilsen

**Mathias Green**  
**Politisk seniorkonsulent**  
Public Affairs

T: 93 40 30 08  
E: mag@ejd.dk





**EJENDOM  
DANMARK**

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

**20-06-2025**

J.nr. 2024-5524

Politisk Seniorkonsulent  
Mathias Green  
+45 9340 3008  
mag@ejd.dk

## Bemærkninger til høring over bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder

EjendomDanmark har med stor interesse fulgt med i debatten om anvendelsen af digitale parkeringsafgifter. I kraft af vores rolle som repræsentanter for landets private bygningsejere, udlejere samt herunder flere ejere af butikcentre følger her vores bemærkninger til høring over bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder.

EjendomDanmark skal indledningsvis påpege følgende generelle forhold, der er relevante at overveje i relation til forslaget:

### **Overordnede bemærkninger til forslaget**

EjendomDanmark deler helt grundlæggende ministeriets holdning om vigtigheden af bilisters retsstilling når de færdes på parkeringspladser, i parkeringshuse, eller på anden vis opholder sig i områder med privatparkering. Vi deler ligeledes ministeriets opfattelse af, at det er vigtigt, at der ikke fra udbyderne af private parkeringsløsninger opstilles og anvendes uigennemskuelige eller ringe skilte parkeringsløsninger, som for bilisten er svære at gennemskue.

EjendomDanmark finder dog også, at der i forbindelse med en præcisering af bekendtgørelsen skal tages hensyn til den digitale udvikling, så løsninger ikke resultere i negative konsekvenser for såvel forbrugere som for erhvervslivet som helhed. EjendomDanmark anbefaler derfor, at der anvendes en mere proportionel løsning end den foreslåede, så den balancerer bedre med den digitale udvikling uden at gå på kompromis med bilisternes retsstilling. Den valgte løsning vil effektivt kunne forhindre anvendelsen af automatisk nummerpladenkendelse i landets butikcentre.

### *Oplevelsen for kunderne*

Når man driver et butikscenter, er det vigtigt at kunne tilbyde en god kundeoplevelse. Den oplevelse starter fra kunden ankommer til centret og til at de igen forlader centret. Det involverer naturligvis, at centret har et bredt og tiltrækkende udvalg af butikker, og at centret fremstår indbydende, så man som kunde har lyst til at opholde sig der og gøre sine indkøb.

Det spiller selvsagt også en rolle hvordan parkeringsforholdene i og omkring centret er. For rigtig mange kunder, spiller det helt naturligt en rolle for ens oplevelse af et butikscenter. Det har betydning om det er muligt nemt og uden yderligere besvær at kunne parkere i centeret. I den sammenhæng ser EjendomDanmark med en vis bekymring på den foreslåede bekendtgørelses ændring.

For landets butikscentre betyder ændringen, at der ikke længere kan anvendes nummerplade scanning i deres parkeringshuse som eneste betalingsmiddel. Det vil således betydes at der enten skal opsættes bumspærringer ved enten ud- og/eller indkørsel, eller at der alternativt skal være fysiske parkeringsvagter til stede i løbet af parkeringshusets åbningstider.

Selvom dette kan synes som et relativt mindre indgreb i driften af mange parkeringsarealer, så er det ikke uden betydning for landets butikscentre. For mange er parkeringsarealet indrettet på en sådan måde at opsætning af bomme eller lignende ved ind og udkørsel, vil medføre en række trafikale gener for kunderne der besøger butikscentrene. Der vil således i nogle af landets mest besøgte centre, som fx Fisketorvet måtte forventes en væsentlig kødannelse ved ind og udkørsel til centret. Denne kødannelse vil naturligvis få betydning for de kunder der ønsker at besøge centret, men kan i spidsbelastnings perioder også være til gene for øvrige bilister, som færdes på vejene der forbinder butikscenteret med det omkringliggende vejnet.

Alternativet hertil ville være anvendelse af fysiske parkeringsvagter i centrets åbningstider. Dette vurderes ligeledes at være en suboptimal løsning. Først og fremmest fordi de relativt trange parkeringsforhold der gør sig gældende i mange af landets butikscentre, ikke er et ideelt arbejdsmiljø at færdes i til daglig. Dernæst fordi anvendelsen af fysiske parkeringsvagter, forventeligt ved lede til flere konfrontationer, imellem vagter og kunder, til gene for begge parter.

### *Digitalisering af samfundet*

Foruden de praktiske implikationer og gener som beskrevet ovenfor, så synes forslaget til bekendtgørelsesændring også at være ude af trit med regeringens eget ønske i regeringsgrundlaget "om at udvikle og fastholde Danmark som et digitalt foregangsland og udstillingsvindue." At det for fremtiden kun skal være tilladt at udstede p-afgifter ved fysisk at placere en lap papir i forruden på køretøjet, eller på anden vis at overbringe en sådan afgift fysisk på parkeringsområdet til bilisten, fremstår i højere grad som et tilbageskridt for digitaliseringen. Dette skal også ses i lyset af at, teknologien netop allerede er til stede, og anvendes både af private virksomheder, og af det offentlige selv. Det bemærkes i den sammenhæng, at der findes mange eksempler på automatisk nummerplade aflæsning, som fx til brug for fartkontrol på Storebæltsbroen, hvorefter en bøde kan fremsendes digitalt.

En tilbagevenden til et fuldt fysisk betalingssystem på alle landets private parkeringsarealer, må forventes at have en væsentlig omkostning for de private parkeringspladsejere, enten i form af løbende driftsomkostninger til mere personale, eller i form af øgede etableringsomkostninger til indkøb af materiel.

### *Anbefaling*

På den baggrund skal EjendomDanmark opfordre til at forslaget genbesøges af regeringen med henblik på at der findes en mere proportional løsning. EjendomDanmark er grundlæggende enig i, at der skal sikres gennemsigtige og rimelige betalingsløsninger på parkeringsområdet, så bilister ikke oplever skjulte parkeringsafgifter. Det

En måde at håndtere dette på, kunne være ved at indføre en lovpligtig minimumskarenstid, således at man eksempelvis altid kan opholde sig i parkeringshuse med automatisk nummerpladegenkendelse i et vist tidsrum, forinden der kan pålægges en parkeringsafgift ved manglende registrering. Dette initiativ kunne ligeledes følges op med øget krav til skiltning ved både indkørsel, og generelt på parkeringsarealerne, så der ikke kan herske tvivl for bilisterne om, at der er tale om en privat betalingsparkeringsplads.

En anden måde der supplerende kunne anvendes, ville være at sætte krav til afgifternes størrelse, så disse begrænses til et rimeligt niveau. Dette kunne tilmed suppleres med procesregler, der fx foreskriver at der forinden en afgift kan pålægges for manglende betaling, er rettet skriftlig henvendelse til bilisten, med påmindelse om den manglende betaling.

### *Ikrafttrædelse*

Som det sidste, vil EjendomDanmark opfordre til at fristen for bekendtgørelsens ikrafttræden udskydes fra d. 1. juli 2025 til d. 1. januar 2026. Dette foreslår vi af hensyn til de ovenstående beskrevne implementeringsvanskeligheder. Såfremt den foreslåede ordlyd fastholdes i udkastet til bekendtgørelse, vil det alt andet lige betyde, at der vil blive behov for at omstille de eksisterende parkeringshuse, der i dag er fuldt digitale. Dette kan som beskrevet indbefatter opsætning af ind og/eller udkørselsbomme, som vil tage tid at etablere. Der kan tilmed forventes flaskehalseffekter ved entreprenørerne, som skal udføre opsætningen.

Afslutningsvis skal EjendomDanmark anmode om at blive optaget på høringslisten til fremtidige lovforslag af lignende eller relateret karakter.

I EjendomDanmark håber vi, at disse bemærkninger kan bistå Transportministeriet i det videre arbejde med at kvalitetssikre forslaget, og i det arbejde står EjendomDanmark naturligvis til rådighed.

Med venlig hilsen

Mathias Green  
Politisk Seniorkonsulent

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Jesper Lauritsen (jesper.lauritsen@smartparking.com)  
**Titel:** Høringssvar fra Smart Parking Denmark ApS - vedr. sagsnummer 2024-5524  
**Sendt:** 20-06-2025 12:21  
**Bilag:** Høringssvar final ndf; Bilag 1 - Dom i sag [REDACTED] (Oparko vs. [REDACTED]).pdf; Bilag 1 - Dom i sag [REDACTED] (Parkeringskompagniet vs. [REDACTED]).pdf; Bilag 2 - Bemærkninger til høringssvar - Horten.pdf; Bilag 3 - Single Code of Practice IPC.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Catherine Christiansen

På vegne af Smart Parking Denmark ApS fremsendes hermed høringssvar til Transportministeriets udkast til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder – jf. sagsnummer 2024-5524.

Vi takker for muligheden for at bidrage og håber, at høringssvaret kan indgå konstruktivt i det videre arbejde. Som det fremgår, er vi bekymrede for de konsekvenser, et forbud mod anvendelse af ANPR-teknologi vil få – både juridisk, samfundsmæssigt og driftsmæssigt for grundejere, operatører og bilister.

Samtidig ønsker vi at invitere til dialog om fælles retningslinjer og ansvarlig regulering.

Vedlagt finder I:

- Høringssvar fra Smart Parking Denmark ApS
- Bilag i form af
  - Domsafgørelser
  - Juridisk vurdering
  - Internationale kodekseksempel

Har du/I spørgsmål eller ønsker til uddybning, står vi naturligvis til rådighed.

For god ordensskyld må I meget gerne bekræfte modtagelsen af denne mail.

Rigtig god dag.

Med venlig hilsen / Best regards

**Jesper Lauritsen**  
Head of Sales

**Smart Parking Limited**  
**M:** +45 6110 4347  
**E:** [jesper.lauritsen@smartparking.com](mailto:jesper.lauritsen@smartparking.com)  
[www.smartparking.com/dk](http://www.smartparking.com/dk)

På vores hjemmeside kan du læse, hvordan vi behandler dine personoplysninger og om dine rettigheder:  
<https://www.smartparking.com/dk/persondatapolitik>.



Smart Parking Denmark  
Lyskær 8B  
2730 Herlev

Transportministeriet  
Att: Cathrine Christiansen  
cac@trm.dk  
Sagsnummer: 2024 – 5524

[www.smartparking.com](http://www.smartparking.com)

## Høringssvar vedrørende forslag til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder.

Vi takker for muligheden for at afgive høringssvar vedrørende udkastet til ændring af bekendtgørelsen om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder.

### Indledende bemærkninger

Som operatør i en branche, der i mere end et årti har investeret i digital innovation, bæredygtige løsninger og brugervenlighed – herunder ANPR<sup>1</sup>-teknologi – ser vi med bekymring på det forslag, som Transportministeriet nu har sendt i høring.

Nedenstående bemærkninger er ikke udtryk for afvisning af, at der er et behov for opdaterede og mere klare regler for udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder. Overordnet set hilser vi transportministeriets initiativ herom velkomment.

Men det foreslåede forbud mod kontrolafgifter udstedt ved hjælp af ANPR-baserede systemer, risikerer ikke blot at sende parkeringsbranchen teknologisk 10 år tilbage, men vil også udgøre et skred i forhold til gældende retspraksis, ligesom forslaget vil medføre en forringelse af såvel forbrugerbeskyttelsen, som en smidig adgang for private ejendommejere til at kunne stille arealer til rådighed for fleksibel parkering – til gavn for hele samfundet.

Overordnet finder vi anledning til at understrege, at den "tydeliggørelse" af gældende ret, som den foreslåede ændring ifølge transportministeriets høringsbrev skulle være udtryk for, tværtimod reelt vil indebære en markant ændring af gældende ret<sup>2</sup>, uden tilstrækkelig hjemmel eller konsekvensanalyse.

---

<sup>1</sup> Automatisk nummerpladeregistrering

<sup>2</sup> Bilag 1 - Retten i Sønderborg: Dom i sag [redacted] (Oparko v. [redacted] og Retten på Frederiksberg: Dom i sag [redacted] (Parkeringskompagniet v. [redacted])

## Parkeringen i Danmark skal følge med den teknologiske udvikling

Vi finder det væsentligt at fremhæve, at:

Hvis den foreslåede ændring vedtages i sin nuværende form, vil den få store konsekvenser for såvel brugere, de private grundejere, for retssikkerheden og for fremtidens byrum.

Af hensyn til en forsvarlig implementering af de nye regler, der giver tid til teknisk omstilling, afklaring af juridiske forhold og politisk dialog, opfordrer vi til, at ikrafttrædelsesdatoen under alle omstændigheder udskydes til 1. januar 2026. Dette vil skabe det nødvendige rum for en ansvarlig overgang til nye regler og nedsætte risikoen for driftsforstyrrelser og unødvendige tvister, ligesom det forhåbentlig også vil give mulighed for, at der kan opnås enighed om fælles retningslinjer, som grundlag for fremadrettet lovlig brug af ANRP-løsninger på private parkeringsanlæg.

Et fravalg af ANPR er ikke blot et teknologisk tilbageskridt – det er også et skridt væk fra en model, der i dag mindsker konflikter og fremmer tryghed. Ved at fjerne den automatiserede, objektive og digitale håndtering øges risikoen for unødige konfrontationer mellem bilister, parkeringsvagter og butikspersonale. Hvor ANPR reducerer behovet for fysisk tilstedeværelse og personlige møder i pressede situationer, vil manuel kontrol ofte føre til misforståelser, utilfredshed – og i nogle tilfælde direkte udskamning af ansatte.

Derfor ønsker vi ikke en løsning, der bygger på afvikling, men en der fremmer ordentlighed, gennemsigtighed og tillid. Vi opfordrer til, at branchen og myndighederne i fællesskab går i dialog for at finde en bæredygtig og retssikker model – tilpasset de behov og forventninger, som det moderne samfund stiller til både teknologi, borgerrettigheder og et velfungerende byrum.

Derfor bør vi styrke denne udvikling gennem et fælles og kontrolleret "Code of Practice", fremfor at gribe til et forbud. Vi mener, at det er vigtigt, at alle relevante parter står sammen om denne udvikling, samt at der bliver implementeret et uvildigt "organ" som kan sikre at dette Code of Practice bliver overholdt og løbende tilpasset den teknologiske og samfundsmæssige udvikling, og samtidig sikre at bekendtgørelsen skaber klarhed om denne målsætning, således at den lever op til den innovative og digitale hverdag. Fundamentet og strukturen til dette "organ" er allerede på plads og trækker på viden og erfaring fra en række lande, som har været igennem samme proces.

Således kan vi sammen skabe retningslinjerne for, hvordan man i fremtiden kan sikre parkering på en god og ordentlig måde, overfor alle.

## **Brancheforeningen for fremtidens Parkeringsselskaber**

Knap halvdelen af alle private parkeringsselskaber i Danmark er gået sammen om at stifte en ny brancheforening for *fremtidens Parkeringsselskaber*, som ønsker at arbejde aktivt for at udvikle og forny branchen og dens omdømme. Herunder deltage i konstruktiv dialog med transportministeriet og andre relevante aktører om at finde gode løsninger for såvel forbedret forbrugerbeskyttelse som effektiv og fleksibel udnyttelse af de private parkeringsområder.

Den nye brancheforening for *fremtidens Parkeringsselskaber* er stiftet som et nødvendigt opgør med en forældet og passiv tilgang til privat parkering. I en tid med hastig teknologisk udvikling og stigende forventninger fra både borgere og grundejere, har den tidligere brancheforening efter vores opfattelse ikke formået at følge med eller tage ansvar for at modernisere praksis. Derfor har vi taget konsekvensen og samlet de aktører, der ønsker at drive parkering med gennemsigtighed, brugervenlighed og et stærkt fokus på ordentlighed – i takt med tiden og til gavn for samfundet.

Medlemmerne i den nye brancheforening udgør på nuværende tidspunkt en markedsandel på over 40%, og som alle er enige i at skabe gode og ordentlige parkeringsforhold. Medlemmerne tæller blandt andet:

- **Avantpark ApS**, CVR-nr. 42325864
- **CP Parking System ApS**, CVR-nr. 35210768
- **Oparko ApS**, CVR-nr. 37127485
- **Smart Parking ApS**, CVR-nr. 44496593
- **Gardian ApS**, CVR-nr. 27396682
- **Plot A/S**, CVR-nr. 39186462

Derudover har foreningen fået tilkendegivelser fra øvrige selskaber, som ligeledes ønsker at melde sig ind, så snart foreningen er etableret.

På de næste sider redegør vi for, hvorfor ANPR er et naturligt og nødvendigt redskab i et moderne og digitalt samfund – og hvorfor ændringsforslaget, som det foreligger, bør tilpasses til fordel for en opdatering, der balancerer forbrugerhensyn, teknologisk udvikling og juridisk klarhed.

## **Det juridiske grundlag og behov for en balanceret regulering**

Det er væsentligt at understrege, at der ikke findes noget entydigt juridisk grundlag, som i dag udelukker brugen af ANPR til udstedelse af kontrolafgifter. Tværtimod har domstolene i flere

tilfældet givet parkeringsselskaber medhold i at opretholde kontrolafgifter, som var pålagt og meddelt ved hjælp af ANPR.

Vi henviser herom til juridisk vurdering af transportministeriets forslag til udkast til ændring af bekendtgørelse nr. 292 af 28. februar 2014), indhentet fra Horten<sup>3</sup>, der tydeligt konkluderer, at Transportministeriets ændringsforslag reelt **ændrer praksis**, snarere end at tydeliggøre gældende ret. En sådan ændring kræver hjemmel og bør baseres på en grundig, bredt inddragende proces – ikke på ensidige, forhastede fortolkninger.

Lovgivning bør ikke stå i vejen for innovation og effektivitet, vi foreslår derfor, at dette potentiale fastholdes gennem klare retningslinjer fremfor et indgribende forbud. Derfor opfordrer vi til, at man i stedet for et forbud mod ANPR indfører **fælles retningslinjer og branchekodeks**, som kan danne grundlag for fremtidig drift og tilsyn – og dermed balancere både teknologiske, juridiske og brugerorienterede hensyn.

### **ANPR i praksis, udbredelse, konsekvenser og styrker af et velfungerende system**

I takt med den digitale udvikling, har ANPR-teknologi i dag fået en udbredelse og betydning, som rækker langt ud over parkeringskontrol alene. Systemet anvendes dagligt på tværs af sektorer, fra lufthavne og hospitaler til detailcentre, boligområder og trafikale overvågning. Det er blevet en naturlig del af den infrastruktur, der sikrer mobilitet, sikkerhed og brugervenlighed i det moderne byrum.

Derfor bør vi også forholde os kritisk og balanceret til konsekvenserne ved at afskaffe teknologien i sin nuværende form. Et tilbageskridt til udelukkende fysisk kontrol vil ikke alene være dyrt og ineffektivt – det vil samtidig forringe oplevelsen for både borgere og grundejere, og øge risikoen for fejl, konflikter og uhensigtsmæssig ressourceanvendelse.

Når ANPR anvendes ansvarligt og gennemsigtigt, skaber det dokumenterede fordele som færre konfrontationer, større fleksibilitet, mere retfærdig håndhævelse og højere tilgængelighed (flere P-pladser til dem, pladserne er tiltænkt). Det er netop dette potentiale, vi bør udnytte og regulere – ikke fjerne.

### **Digital kommunikation styrker læring og retssikkerheden**

En del af indvendingerne i medierne bygger på en antagelse om, at bilisten nødvendigvis skal ”konfronteres” med en fysisk kontrolafgift på stedet for at forstå og lære af en fejl. Men i

---

<sup>3</sup> Bilag 2 - Notat af 18. juni 2025 fra Horten

praksis er det netop den digitale meddelelse og information – via f.eks. e-Boks – der er med til at sikre en langt mere præcis, dokumenteret og gennemtænkt kommunikation om forseelsen.

Med en ANPR-baseret parkeringsløsning modtager bilisten ikke blot en kontrolafgift under vinduesviskeren, men derimod en komplet besked, der inkluderer:

- **Fotos, klokkeslæt, adresse og opholdstid**
- **Oplysning om skiltning og parkeringsvilkår**
- **Tydelig adgang til klagevejledning og digital betaling**

Denne form for kommunikation sikrer, at bilisten kan sætte sig grundigt ind i sagen, vurdere dokumentationen i ro og mag, og handle rationelt – uden det følelsesmæssige stress, der ofte følger med en synlig afgift i forruden.

Samtidig mener vi også, at beskeden digitalt er med til at øge retssikkerheden: Intet kan “blæse væk” eller fjernes, og dokumentationen ligger fast. Tværtimod risikerer man ved udelukkende fysisk kontrol, at information går tabt, mistolkes, skaber forvirring eller aldrig bliver givet pga. fysiske trusler eller udskamning af P-vagten. **Skal det være sådan, at en parkeringsafgift kan undgås, blot fordi vagten trues eller presses væk?**

Endelig bør det nævnes, at mange fejl i dag netop sker på grund af manglende viden om reglerne – ikke på grund af manglende fysisk information om, at der er udstedt en kontrolafgift. Det løses ikke ved at sætte flere afgifter på forruderne, men ved at sikre forståelig skiltning, rimelige karenstider og tydelig digital opfølgning – alt sammen noget, ANPR kan understøtte.

### **Et ansvarligt alternativ – Fælles retningslinjer i branchen**

I stedet for at gribe til et generelt forbud mod ANPR, fordi det reelt set ikke stiller bilisten bedre, bør lovgivningen støtte udviklingen af fælles, forpligtende og transparente retningslinjer – udformet i samarbejde mellem myndigheder, brancheaktører og forbrugerorganisationer. En sådan tilgang vil sikre, at teknologien bruges på en måde, der beskytter forbrugeren, understøtter digitalisering, og fremmer ordentlighed.

Vi mener, at brancheforeningen for fremtidens Parkeringsselskaber bør tage ansvar for at udvikle et fælles sæt retningslinjer, der blandt andet kan indeholde regler om:

- **Tydelig skiltning** med information om ANPR, ophold vs. parkering, og betalingsform
- **Minimumskrav til karenstider**, så bilisten får fair tid til at orientere sig og forlade området, dette skal tilpasses de enkelte områder og giver brugeren tid til orientering.

- **Tidsfrister for fremsendelse af afgifter**, så ingen modtager bøder urimeligt sent, vi mener at en afgift for en forseelse ikke bør være en bruger i hænde senere end 14 dage efter forseelsen.
- **Begrænsning på antal afgifter**, så bilisten ikke kan modtage flere bøder før den første er modtaget, dette stiller samtidig også krav til operatøren, der skal agere forsvarligt, og indenfor rimelig tid.
- **Krav om hurtig og fyldestgørende sagsbehandling** ved indsigelser, på den måde kan der bedre sikres praksis der gør brugerne bliver hørt.
- **Et loft over afgiftens størrelse** samt mulighed for differentiering afhængigt af forseelsens karakter

Denne type selvregulering fungerer allerede i udlandet – herunder i Storbritannien, hvor British Parking Association (BPA) og International Parking Community (IPC) har udviklet et fælles branchekodeks, som myndighederne lægger til grund ved godkendelse og tilsyn.<sup>4</sup>

Ved at følge en tilsvarende model i Danmark, kan vi sikre, at fremtidens parkeringsløsninger både er moderne, digitale og fair – frem for at tvinge os tilbage til et system, der skaber færre ledige P-pladser og er mindre fleksibelt.

### **Et forbud mod ANPR – vil være et tilbageskridt for borgere, grundejere og samfund**

Et generelt forbud mod brugen af ANPR til udstedelse af kontrolafgifter vil få en række vidtrækkende og negative konsekvenser – både praktisk, økonomisk og samfundsmæssigt. I stedet for at løse de reelle udfordringer gennem ansvarlig regulering og fælles retningslinjer, risikerer man at afvikle et velfungerende system, som tusindvis af borgere og virksomheder allerede anvender dagligt.

**For borgerne** betyder et forbud øget usikkerhed og risiko for fejl. Hvor ANPR giver dokumenteret kontrol med præcise tidsstempler og billeddokumentation, vil manuel håndhævelse ofte bero på subjektive skøn og være vanskeligere at efterprøve.

Den digitale afgift skaber gennemsigtighed og mulighed for saglig klagebehandling – det gør en håndskrevet afgift i forruden ikke i samme grad.

**For grundejere og erhvervsliv** vil forbuddet medføre højere driftsomkostninger, mere administration og reduceret mulighed for fleksibel adgangsstyring. Mange områder kræver døgnovervågning, hurtig reaktion på misbrug og mulighed for datadrevet planlægning – alt

---

<sup>4</sup> Bilag 3 – Single Code of Practice IPC

sammen noget ANPR understøtter. Uden teknologien svækkes både effektivitet og serviceniveau.

**For samfundet** betyder det tabte gevinster i form af smartere mobilitet og øget digitalisering. ANPR indgår allerede i offentlige løsninger som Sund & Bælts passageløsninger, i trafiksikkerhed og ved terrorforebyggelse.

At forbyde samme teknologi i private parkeringsområder skaber en inkonsekvent og teknologifjendtlig signalværdi – og sætter Danmark bagud ift. den digitale udvikling i resten af Europa.

Samtidig svækker et forbud muligheden for at etablere fælles løsninger og etisk praksis i branchen. I stedet for at skabe klare spilleregler, fjerner man hele spillepladen. Det gavner ingen – og slet ikke forbrugerne.

### **ANPR skaber tilgængelighed og struktur – til gavn for alle**

ANPR-teknologi anvendes i dag bredt på tværs af både private og offentlige aktører – fra shopping centre og erhvervsområder til boligforeninger, hospitaler og kommunale anlæg. Teknologien bidrager til at sikre, at parkeringsarealer benyttes som tiltænkt: Af dem, der bor, arbejder eller handler på stedet. Det skaber højere tilgængelighed, færre klager og vores erfaring er at det også skaber en bedre oplevelse for brugerne – uanset om de er kunder, borgere, gæster eller personale.

Flere kommuner har allerede taget teknologien i brug netop for at skabe orden og fleksibilitet uden at belaste medarbejderressourcer unødigt. ANPR er med andre ord blevet et vigtigt redskab til at styre parkering effektivt, retfærdigt og tidssvarende – til gavn for hele samfundet.

### **Opsummering**

Det fremlagte forslag vil få vidtrækkende konsekvenser for en stor gruppe af **private grundejere, ejendomsejere, butikcentre, boligforeninger og institutioner**, der i dag benytter ANPR som en nødvendighed – ikke en bekvemmelighed. For disse aktører er ANPR den eneste realistiske og ressourceeffektive måde at sikre, at parkeringspladserne bruges af de rette – hvad enten det er beboere, kunder, personale eller gæster.

Et forbud vil **fjerne grundejernes mulighed for at håndhæve simple adgangsregler** uden fysisk bemanding, døgnovervågning og konfrontationer. Det vil betyde øget misbrug af pladser, færre ledige parkeringsmuligheder for reelle brugere, og markant forringet styring af ejendommens adgangsarealer. Det er ikke blot en teknisk detalje – det er et **direkte indgreb i grundejernes ejendomsret og driftssikkerhed**.

Samtidig vil det betyde, at grundejere mister adgang til dokumentation, data og mulighed for skalerbar administration. Det stiller særligt små og mellemstore ejendomsbesiddere i en sårbar situation, hvor man enten skal vælge mellem ineffektiv håndhævelse eller slet ingen.

Vi anerkender behovet for tydelige og fair rammer for brugen af ANPR. Men disse skal skabes gennem **dialog, retssikkerhed og samarbejde** – ikke gennem et forbud, der fjerner velfungerende løsninger uden at tilbyde reelle alternativer.

Derfor foreslår vi, at Transportministeriet:

- **Udskyder ikrafttrædelsen til 1. januar 2026**, så der er tid til en ordentlig overgang
- **Går i konstruktiv dialog med brancheforeningen for fremtidens Parkeringsselskaber**, som i dag repræsenterer over 40 % af markedet
- **Bidrager til at etablere fælles retningslinjer** for brugen af ANPR – med klare krav til gennemsigtighed, skiltning, karenstider og klageadgang.

Det vil være til gavn for både bilister, grundejere og samfundet som helhed – og sikre, at fremtidens parkeringspraksis i Danmark både er moderne, retfærdig og ansvarligt reguleret.

Med venlig hilsen

Michael Pagh-Schou, Direktør – Smart Parking Denmark

Martin Jørgensen, Driftschef – Smart Parking Denmark

Jesper Lauritsen, Salgschef – Smart Parking Denmark

#### **Bilag:**

Bilag 1 – Retten i Sønderborg: Dom i sag [redacted] (Oparko vs. [redacted]) og Retten på Frederiksberg: Dom i sag [redacted] (Parkeringskompagniet vs. [redacted])

Bilag 2 – Notat af 18. juni 2025 fra Horten

Bilag 3 – Single Code of Practice IPC





# RETEN I SØNDERBORG DOM

afsagt den 27. maj 2024

Sag

Oparko ApS

mod

Denne afgørelse er truffet af dommer Lone Staugaard.

## Sagens baggrund og parternes påstande

Retten har modtaget sagen den 5. februar 2024.

Sagen drejer sig om betaling af parkeringsafgift.

Retten har behandlet sagen efter reglerne om småsager.

Parternes påstande er i rettens fortegnelse formuleret som nedenfor anført.

## Oparko ApS' påstand

skal betale 795 kr. med tillæg af procesrente fra den 28. juli 2023, 300 kr. i rykkergebyrer, 100 kr. i inkassogebyr og 400 kr. for fremmedinkasso.

## påstand

Frifindelse, subsidiært frifindelse mod betaling af et mindre beløb.

## Oplysningerne i sagen

Der er mellem parterne enighed om, at bil med registreringsnummer [REDACTED] tilhører sagsøgte.

Der er endvidere mellem parterne enighed om, at den pågældende bil via kamera er blevet registreret som værende kørt ind på det private parkeringsområde ved Gerlachsgade 4-8, 6400 Sønderborg, den 31. maj 2023, kl. 20.31, og at bilen samme dag kl. 21.39 er blevet registreret som værende kørt ud fra området.

Der er herudover mellem parterne enighed om, at der til selve dette lukkede parkeringsområde kun er én adgangsvej, og at der på stedet er behørig skiltning, hvoraf bl.a. fremgår, at parkering og standsning kun er tilladt med gyldig P-tilladelse fra Parkeringskompagniet, samt at overtrædelse heraf medfører en kontrolafgift på kr. 795 kr. pr. påbegyndt døgn.

Under sagens forelæggelse er de i sagen fremlagte fotos blevet gennemgået, og der er således også enighed mellem parterne om, hvorledes vejnettet i øvrigt ser ud i området.

### Forklaringer

Der er afgivet forklaring af [REDACTED] og det af hende indkaldte vidne, [REDACTED].

[REDACTED] har forklaret, at hun ikke husker den 31. maj 2023, herunder hvad hun præcist lavede denne dag. Hun har været inde i en længere svær periode, fordi hendes mor er syg. Hun har således haft meget andet at tænke på i den seneste tid.

Hun har aldrig parkeret på det i sagen omhandlede parkeringsområde.

Hun ved, at hun på et eller andet tidspunkt er kørt forkert og derfor kortvarigt har været inde på parkeringsområdet. Hun kørte dog straks ud igen. Dette kan ikke have taget 8 minutter.

Ved oplysning om, at den i sagen omhandlede parkering skulle have været i en time og 8 minutter fastholder hun, at hun ikke har parkeret på stedet.

Hun bruger den vej, som parkeringsområdet ligger ud til, rigtig meget. Vejen er god, fordi man kommer til at køre langs med vandet.

Hun har en enkelt gang parkeret helt nede, for enden, ovre til venstre. Det var på et tidspunkt, hvor hun skulle til yoga. På det område er der imidlertid gratis parkering, og der var ikke andre, der fik en afgift.

Hun er enig i, at det er hendes bil, der er at se på billederne vedrørende kørslen ind til området og ud derfra.

Det er hende, der plejer at køre i den pågældende bil. Hendes kommende mand kan måske også sige noget hertil.

I det seneste års tid har hun som sagt haft meget at tænke på, fordi hendes mor er syg.

har forklaret, at han er kommende mand. Det kun er ham og , der benytter den i sagen omhandlede bil.

Han kender det i sagen omhandlede område, fordi han ligesom bruger vejen, der fører ned til havnen.

Han kan ikke udelukke, at han har været kørt ind på det i sagen omhandlede parkeringsområde. Han kan dog ikke sige noget nærmere herom.

Ligesom husker heller ikke han nærmere om, hvad han lavede den 31. maj 2023.

### **Parternes synspunkter**

Parternes synspunkter er i rettens fortegnelse formuleret som nedenfor anført.

**Oparko ApS** har gjort gældende,

at kravet skyldes manglende betaling af en kontrolafgift for uretmæssig standsning eller parkering på en privat parkeringsplads, Gerlachsgade 4-8, 6400 Sønderborg,

at der som bilag 1 fremlægges en række billeder af parkeringspladsen og skiltene med vilkår for parkering på pladsen,

at det af skiltene bl.a. fremgår, at parkering og standsning kun er tilladt med gyldig P-tilladelse fra Parkeringskompagniet, og at overtrædelse medfører en kontrolafgift på kr. 795,- pr. påbegyndt døgn,

at parkeringskontrollen på adressen føres via en kameraløsning, som registrerer, når en bil kører ind på og forlader parkeringspladsen,

at den 31. maj 2023 registrerede Parkeringskompagniet via kameraløsningen, at bilen med reg.nr. kørte ind på parkeringspladsen kl. 20:31 og forlod parkeringspladsen igen kl. 21:39, bilag 2,

at det herefter må lægges til grund, at bilen enten var standset eller parkeret på parkeringspladsen uden p-tilladelse,

at der er tale om en lukket parkeringsplads, som ikke er beregnet til gennemkørsel,

at Parkeringskompagniet derfor med rette den 27. juni 2023 udstedte en kontrolafgift til ejeren af bilen, bilag 3,

at der er rykket for betaling, og den 17. august 2023 sendt inkassovarsel til sagsøgte, bilag 4,

at sagen efterfølgende blev overdraget til Kredinor A/S (tidligere Intellecto A/S) til inddrivelse via fremmedinkasso,

at sagsøgte skal betale 300 kr. i rykkergebyrer, 100 kr. i inkassogebyr, samt udenretlige inkassoomkostninger på 400 kr.

[redacted] har gjort gældende,

at hun ikke har parkeret sin bil på det omstridte område, som angivet af sagsøger,

at hun alene har benyttet parkeringspladsen til gennemkørsel,

at det ikke af sagsøgers fotos fremgår, at hun holdt parkeret i en parkeringsbås på pladsen,

at det af foto, bilag 2, fremgår, at hun ikke havde henstillet sin bil, idet hendes hænder var på rattet, ligesom billygter var tændt,

at der er flere veje, der fører ind til den omstridte parkeringsplads,

at parkeringspladsen kan bruges som adgangsvej til blandt andet Alsik Hotel,

at hun har taget fotos af sin kørsel, bilag A-L,

at der er tre ind- og udgange til p-pladsen,

at hun har brugt adgang, som vist på foto (bilag C, E og J?),

at det bestrides, at der er tale om et lukket område,

at der ikke er skiltet med gennemkørsel forbudt.

Sagsøgte har med rettens tilladelse og modpartens tiltræden endvidere under hovedforhandlingen anført, at sagen ikke kan afgøres til fordel for sagsøger alene ud fra registreringer på et kamera. Der burde have været en ansat parkeringsvagt på stedet. Desuden kan det ikke udelukkes, at sagsøgtes bil kortvarigt har været kørt to gange ind på parkeringsområdet den pågældende aften, og at der er sket en usorteret registrering heraf, hvorved man har overset en mellem-liggende udkørsel.

### **Rettens begrundelse og resultat**

Det lægges på baggrund af bevisførelsen i sagen til grund, at den i sagen omhandlede bil med registreringsnummer [redacted] der tilhører [redacted], er registreret som værende kørt ind på den private parkeringsplads, Gerlachsgade 4-8, 6400 Sønderborg, den 31. maj 2022 kl. 20.31, og at bilen samme dag kl. 21.39 er blevet registreret som værende kørt ud fra området.

Det læges på baggrund af bevisførelsen endvidere til grund, at der er tale om lukket parkeringsplads, hvortil der kun er én adgangsvej.

Der er ikke under bevisførelsen, herunder ved de afgivne forklaringer, fremkommet oplysninger, der på afgørende måde giver anledning til at betvivle den pågældende registrering om kørslen henholdsvis ind til og ud fra området.

Idet det herefter lægges til grund, at der er sket parkering på området uden behørig betaling herfor, tages påstanden nedlagt af Oparko ApS i sin helhed til følge.

Som sagens tabende part skal [redacted] betale sagens omkostninger.

Sagsomkostningerne er efter sagens værdi, forløb og udfald fastsat til dækning af udgift til advokat eller anden repræsentation med 1.500 kr., der består af såvel indenretlige som udenretlige inddrivelsesomkostninger, og af retsafgift med 750 kr., i alt 2.250 kr. Oparko ApS er momsregistreret

### **THI KENDES FOR RET:**

[redacted] skal til Oparko ApS betale 795 kr. med procesrente fra den 28. juli 2023, 300 kr. i rykkergebyrer, 100 kr. i inkassogebyr og 2.250 kr. i sagsomkostninger.

Beløbene skal betales inden 14 dage.

Sagsomkostningerne bliver forrentet efter rentelovens § 8 a.



## Vejledning

---

Retten har afsagt dom i sagen.

Hvis du er utilfreds med afgørelsen, kan du som udgangspunkt anke (klage over) dommen til landsretten. Hvis du kun er utilfreds med dommens afgørelse om sagsomkostninger, kan du kære (klage over) denne del af afgørelsen til landsretten.

### **Ikke alle afgørelser kan ankes eller kæres**

Du kan kun anke dommen, hvis forskellen mellem byrettens dom og det resultat, du ønsker at opnå i landsretten, er over 20.000 kr. Hvis forskellen er mindre, skal du have tilladelse fra Procesbevillingsnævnet for at anke.

Landsretten kan afvise at behandle en ankesag, hvis landsretten vurderer, at der ikke er udsigt til, at sagen vil få et andet udfald i landsretten.

Du kan kun kære afgørelser om sagsomkostninger, hvis omkostningsbeløbet er fastsat til mere end 20.000 kr., eller hvis retten har bestemt, at ingen af parterne skal betale sagsomkostninger, og du kræver, at modparten skal betale mere end 20.000 kr. I andre situationer kan du kun kære omkostningsafgørelsen, hvis du får tilladelse fra Procesbevillingsnævnet.

### **Frister for at anke og kære**

Fristen for at anke er **4 uger** fra dommens dato. Hvis du ikke kan anke uden en tilladelse fra Procesbevillingsnævnet, skal du indlevere en ansøgning til Procesbevillingsnævnet inden **4 uger**.

Fristen for at kære omkostningsafgørelsen er **2 uger** fra dommens dato. Hvis du ikke kan kære afgørelsen uden tilladelse fra Procesbevillingsnævnet, skal du indlevere en ansøgning til Procesbevillingsnævnet inden **2 uger**.

### **Sådan gør du, hvis du vil anke eller kære**

Du kan anke dommen på [minretssag.dk](https://minretssag.dk) ved at trykke på knappen "Opret appel" og derefter vælge "Anke" og følge vejledningen. Hvis du vil kære omkostningsafgørelsen, skal du vælge "Kære" og følge vejledningen.

Hvis du søger om tilladelse til anke eller kære hos Procesbevillingsnævnet, skal du indlevere din ansøgning til Procesbevillingsnævnet. Du kan ikke indlevere ansøgningen på [minretssag.dk](https://minretssag.dk).

Du kan læse mere på [domstol.dk](https://domstol.dk).



Publiceret til portalen d. 28-05-2024 kl. 15:23

Modtagere: Sagsøgte [REDACTED], Sagsøger Oparko ApS



# RETTEEN PÅ FREDERIKSBERG DOM

afsagt den 24. november 2023

Sag

Parkeringskompagniet ApS  
(Intellecto A/S)

mod

Denne afgørelse er truffet af dommerfuldmægtig Frederik Plesner.

## Sagens baggrund og parternes påstande

Retten har modtaget sagen den 27. marts 2023.

Sagen vedrører en tvist om betaling af parkering.

Parkeringskompagniet ApS har nedlagt påstand om, at skal betale 830,00 kr. med tillæg af procesrente fra den 7. december 2022 samt rykkergebyrer med 300,00 kr., inkassogebyr med 100,00 kr. og andre udenretlige omkostninger med 400,00 kr.

har nedlagt påstand om frifindelse.

Retten har behandlet sagen efter reglerne om småsager.

Dommen indeholder ikke en fuldstændig sagsfremstilling, jf. retsplejelovens § 218 a.

**Oplysningerne i sagen**

Det fremgår af sagen, at Parkeringskompagniet den 2. november 2022 udstedte en kontrolafgift til [redacted] med bemærkning om, at hans bil den 28. oktober 2022 kl. 12.43.20 til den 28. oktober 2022 kl. 12.50.27 holdt parkeret i strid med reglerne.

Der er fremlagt to billeder fra den 28. oktober 2022 fra henholdsvis kl. 12.43.21 og kl. 12.50.28, hvoraf fremgår en bil kører ind og ud af et parkeringsareal. Der er enighed om, at det er [redacted] bil på billederne.

Der er endvidere fremlagt nogle billeder fra parkeringsarealet, herunder af skiltning for parkering. Af billederne fremgår, at der inden man kører ind på parkeringsområdet er et skilt, hvoraf fremgår følgende:

"...

Området er videoovervåget

Ved parkering uden gyldig tilladelse eftersendes kontrolafgift

Parkering og standsning kun tilladt med gyldig P-tilladelse fra Parkeringskompagniet

..."

### Forklaringer

[redacted] har forklaret blandt andet, at det er pensionist, men at han tidligere har været taxachauffør i over 30 år.

Det er hans bil på billederne i sagen, og det var ham, som kørte bilen den 28. oktober 2022 på det pågældende tidspunkt.

Det er korrekt, at han under telefonmødet sagde, at det var en anden der kørte bilen, men det er nemmere, at han bare siger, at det er ham selv, som kørte. Han kan ikke se det vigtige, om der har været en anden chauffør eller ej.

Han ved alt, hvad der skete den pågældende dag, da det var ham selv der kørte bilen. Han kørte ind til byen, da han skulle besøge en forretning, som både laver indramning af billeder og har et atelier. Han har tidligere fået lavet indramning af mange forskellige billeder i forretningen.

Tidligere lå forretningen et andet sted, men ellers har den altid ligget på Annexstræde. Han blev derfor overrasket, da der ikke længere stod [redacted] på forretningen, da han kørte derind. I stedet stod der nogle nye navne. Han forsøgte at komme i kontakt med dem der boede der, men der blev ikke svaret, og han gav derfor op på at finde indrammeren.

Han ved ikke hvornår [redacted] havde flyttet sin forretning.

Selve forløbet har taget syv minutter fra, at han kører ind på pladsen til, at han kører ud igen. Han mener ikke, at der var tale om en parkering. Der var højst tale om en standsning, og standsningen har nok varet 3,5 til 4 minutter. Han mener ikke, at bilen var slukket imens. Hvis den har været mere end det, vil han se videodokumentation for det. Det undrer ham, at videoen ikke er fremlagt i sagen.

Han kørte ind på pladsen og stillede bilen ovre i højre hjørne. Herefter gik han ud af bilen for at kigge på navnene på dørskiltene. Han bankede på, og der kom ingen reaktion. Herefter opgav han, gik tilbage til bilen og kørte ud fra pladsen.

Parkeringspladsen var indrettet med træer, og der holdt andre biler, hvilket kan være baggrunden for, at det tog lidt tid at komme ud fra pladsen igen.

Han har et stort kendskab til trafikforhold i København grundet hans tidligere job som taxachauffør. Før i tiden måtte man godt holde på parkeringspladsen uden at skulle betale. I dag er alt blevet meget strengere og folk holder på privat ejendomsret.

### **Parternes synspunkter**

Parternes synspunkter er i fortegnelsen gengivet sådan:


"...

**Parkeringskompagniet ApS** har til støtte for sin påstand anført

at sagsøgte den 28. oktober 2022 foretog en standsning eller parkering i strid med parkeringsrestriktionerne for parkeringspladsen på adressen Annexstræde 6, 2500 Valby,

at sagsøgte derfor er forpligtet til at betale kontrolafgiften udstedt af Parkeringskompagniet den 2. november 2022,

at sagsøgte er forpligtet til at betale 300 kr. i rykkergebyrer, 100 kr. i inkassogebyr, udenretlige inkassoomkostninger på 400 kr. samt procesrente fra kontrolafgiftens forfaldsdato, den 12. november 2022, til betaling sker.

 har til støtte for sin påstand anført

at det var sagsøgte, som kørte bilen den pågældende dag,

at det er korrekt, at bilen er kørt ind og ud af parkeringsarealet, og at der var gået syv minutter imellem,

at der ikke er ført noget bevis for, at bilen har holdt stille i tre minutter, da der kun er fremlagt fotos af bilen, da den ankommer og forlader stedet igen,

at sagsøgte ikke før den 23. marts 2023 bliver gjort opmærksom på, at der foreligger en parkeringsbøde,

at der ingen forvarsel ligger fra parkeringskompagniet,

at sagsøgte vil påstå, at bilen ikke har holdt stille i 4 minutter og at der derfor ikke har været en overtrædelse af loven.

..."

Parterne har under hovedforhandlingen nærmere redegjort for deres opfattelse af sagen.

### **Rettens begrundelse og resultat**

Retten lægger til grund, at [redacted] bil opholdt sig på parkeringspladsen på Annexstræde den 28. oktober 2022 på det angivne tidspunkt. Retten har herved lagt vægt på dateringen af de fremlagte billeder, samt [redacted] forklaring.

Det fremgår af skiltningen på den pågældende parkeringsplads ved både indkørsel og på selve parkeringspladsen, at parkering og standsning kun er tilladt med gyldig parkeringstilladelse fra Parkeringskompagniet. [redacted] har accepteret vilkårene ved at anvende parkeringspladsen med kendskab til disse vilkår, som ikke er urimelige.

Det fremgår af den fremlagte billeddokumentation, at [redacted] kørte ind på parkeringspladsen den 28. oktober 2022 kl. 12.43.20 og kørte ud fra pladsen den 28. oktober 2022 kl. 12.50.27.

[redacted] har forklaret blandt andet, at selve forløbet har taget syv minutter fra, at han kørte ind på pladsen til, at han kørte ud igen, og at der højest er tale om en standsning som har varet 3,5 til 4 minutter. Han kørte bilen over i højre hjørne af pladsen og gik ud for at kigge på navnene på dørskiltene.

Herefter, og idet det må lægges til grund, at [redacted] i hvert fald har foretaget en standsning af mindst fire minutters varighed, har [redacted] pådraget sig en pligt til at betale parkeringsafgift til Parkeringskompagniet. Det af [redacted] anførte kan ikke føre til et andet resultat.

Sagsomkostningerne er efter sagens værdi, forløb og udfald fastsat til dækning af udgift til advokat eller anden repræsentation med 840,00 kr. og af retsafgift med 750,00 kr., i alt 1.590 kr. Parkeringskompagniet ApS er momsregistreret

### **THI KENDES FOR RET:**

skal til Parkeringskompagniet ApS betale 830,00 kr. med procesrente fra den 7. december 2022 af 830,00 kr. samt 300,00 kr. i rykkergebyr(er), 100,00 kr. i inkassogebyr og 400,00 kr. i andre udenretlige omkostninger.

skal til Parkeringskompagniet ApS betale sagsomkostninger med 1.590 kr.

Beløbene skal betales inden 14 dage.

Sagsomkostningerne bliver forrentet efter rentelovens § 8 a. 13.26



## Vejledning

---

Retten har afsagt dom i sagen.

Hvis du er utilfreds med afgørelsen, kan du som udgangspunkt anke (klage over) dommen til landsretten. Hvis du kun er utilfreds med dommens afgørelse om sagsomkostninger, kan du kære (klage over) denne del af afgørelsen til landsretten.

### **Ikke alle afgørelser kan ankes eller kæres**

Du kan kun anke dommen, hvis forskellen mellem byrettens dom og det resultat, du ønsker at opnå i landsretten, er over 20.000 kr. Hvis forskellen er mindre, skal du have tilladelse fra Procesbevillingsnævnet for at anke.

Landsretten kan afvise at behandle en ankesag, hvis landsretten vurderer, at der ikke er udsigt til, at sagen vil få et andet udfald i landsretten.

Du kan kun kære afgørelser om sagsomkostninger, hvis omkostningsbeløbet er fastsat til mere end 20.000 kr., eller hvis retten har bestemt, at ingen af parterne skal betale sagsomkostninger, og du kræver, at modparten skal betale mere end 20.000 kr. I andre situationer kan du kun kære omkostningsafgørelsen, hvis du får tilladelse fra Procesbevillingsnævnet.

### **Fristen for at anke og kære**

Fristen for at anke er **4 uger** fra dommens dato. Hvis du ikke kan anke uden en tilladelse fra Procesbevillingsnævnet, skal du indlevere en ansøgning til Procesbevillingsnævnet inden **4 uger**.

Fristen for at kære omkostningsafgørelsen er **2 uger** fra dommens dato. Hvis du ikke kan kære afgørelsen uden tilladelse fra Procesbevillingsnævnet, skal du indlevere en ansøgning til Procesbevillingsnævnet inden **2 uger**.

### **Sådan gør du, hvis du vil anke eller kære**

Du kan anke dommen på [minretssag.dk](https://minretssag.dk) ved at trykke på knappen "Opret appel" og derefter vælge "Anke" og følge vejledningen. Hvis du vil kære omkostningsafgørelsen, skal du vælge "Kære" og følge vejledningen.

Hvis du søger om tilladelse til anke eller kære hos Procesbevillingsnævnet, skal du indlevere din ansøgning til Procesbevillingsnævnet. Du kan ikke indlevere ansøgningen på [minretssag.dk](https://minretssag.dk).

Du kan læse mere på [domstol.dk](https://domstol.dk).



Publiceret til portalen d. 24-11-2023 kl. 13:05

Modtagere: Sagsøgte , Sagsøger

Parkeringskompagniet ApS, Anden partsrepræsentant Intellecto A/S

## **BEMÆRKNINGER TIL HØRINGSUDKAST**

### **HØRING OVER UDKAST TIL ÆNDRING AF BEKENDTGØRELSE OM INDGÅELSE AF VISSE AFTALER OM PARKERING OG DSTEDELSE AF KONTROLAFGIFTER PÅ PRIVATE PARKERINGS-OMRÅDER**

Smart Parking Danmark har anmodet om et notat med juridiske bemærkninger, som Transportministeriets forslag til udkast til ændring af ovennævnte bekendtgørelse (bekendtgørelse nr. 202 af 28. februar 2014) giver anledning til. Bemærkningerne kan eventuelt indarbejdes i et høringssvar fra Smart Parking Danmark til Transportministeriet.

#### **1. JURIDISKE PROBLEMSTILLINGER VEDRØRENDE UDKASTET TIL ÆNDRET BEKENDTGØRELSE**

Det følger af den gældende bekendtgørelse nr. 202 af 28. februar 2014 om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder § 1, stk. 2, at oplysning om pålæg af en kontrolafgift kan meddeles ejeren eller brugeren af et køretøj på én af flere forskellige måder. Som udgangspunkt skal meddelelsen ske ved, at et dokument om kontrolafgiften anbringes umiddelbart synligt på køretøjet eller overgives til føreren. Hvis dette ikke er muligt, kan meddelelse om kontrolafgiften under nærmere betingelser i stedet sendes til ejeren eller brugeren af køretøjet.

Med den af Transportministeriet foreslåede ændring af bekendtgørelsen afskæres muligheden for, at meddelelsen om en kontrolafgift kan gives på andre måder end ved et dokument, der enten anbringes umiddelbart synligt på køretøjet eller overgives til føreren på det pågældende parkeringsområde.

Juridisk set er der, vurderes det, navnlig to alvorlige problemer med det af Transportministeriet udarbejdede forslag til ændring af bekendtgørelsen:

1) For det første er det i forhold til den forvaltningsretlige kompetencefordeling problematisk og betænkeligt, at Transportministeriet som lovgivende/regeludstedende instans

forud for og i høringsbrevet af 23. maj 2025 har påtalt og kritiseret afgørelser, truffet af det lovbestemte, selvstændige klagenævn, Parkeringsklagenævnet (og ultimativt domstolene), ligesom Transportministeriet har udtrykt kritik af private parkeringsselskaber, der har indrettet drift og forretningsmetoder efter de gældende regler.

2) For det andet vurderes indholdet af den foreslåede ændring af bekendtgørelsen at indebære en væsentlig ændring af gældende regler i form af (yderligere) begrænsning af retten til på privatretligt grundlag at vælge den driftsform, som de enkelte parkeringsselskaber finder bedst egnet på de private parkeringsområder, uden at der i hjemmelgrundlaget for bekendtgørelsen ses tilstrækkelig støtte for en så væsentlig ændring af reglerne.

Disse bemærkninger uddybes i det følgende.

### **1.1 Manglende iagttagelse af den forvaltningsretlige kompetencefordeling**

I høringsbrev af 23. maj 2025 fra Transportministeriet anføres det om baggrunden for det fremsatte forslag om ændring af bekendtgørelsen, at såvel Danske Private Parkeringsselskabers Brancheforeninger (DPPB) som Parkeringsklagenævnet har haft en fortolkning af reglerne, som Transportministeriet ikke vurderer, er "*i overensstemmelse med de gældende regler*". Endvidere oplyses det, at Transportministeriet "*overfor Parkeringsklagenævnet har gjort det klart, hvordan reglerne skal forstås*".

Det forhold, at Forbrugerombudsmanden i nogle udtalelser har udtrykt enighed med Transportministeriet ændrer ikke ved, at det er betænkeligt, at et ministerie/en minister vælger at gå i rette med en lovhjemlet klageinstans' udøvelse af sin virksomhed med hensyn til at fortolke gældende regler og på det grundlag træffe afgørelser.

Det bemærkes i den forbindelse, at den praksis hos Parkeringsklagenævnet, som Transportministeriet er uenig i, ses at have støtte i domspraksis, jf. herved domme af henholdsvis 24. november 2023 fra Retten på Frederiksberg og 27. maj 2024 fra Retten i Sønderborg. I begge sager fandt byretterne, at det var i overensstemmelse med gældende ret, at et parkeringsselskab havde pålagt parkeringsafgift til ejerne af køretøjer, der i begge sager var kørt ind på en privat parkeringsplads uden fornøden parkeringstilladelse og efterfølgende havde forladt pladsen igen, hvilket var blevet registreret ved en kameraløsning. Parkeringsafgiften var i begge sager efterfølgende sendt til ejeren af køretøjerne.

Det forekommer at være en væsentlig mangel ved høringsbrevet af 23. maj 2025, at der ikke i brevet er oplyst om ovennævnte domspraksis.

Hvis Transportministeriet mener, at praksis fra Parkeringsklagenævnet – og altså også domstolspraksis – ikke er hensigtsmæssig eller som ministeriet ønsker den, har ministeriet principielt to muligheder; nemlig enten indenfor sin lovhjemlede kompetence at ændre bekendtgørelsen, selvsagt under iagttagelse af saglige og lovlige hensyn, jf. nærmere afsnit 1.2 nedenfor. Eller Transportministeren kan fremsætte forslag om en ændring af lovgrundlaget (færdselsloven), hvis de ønskede ændringer har et indhold eller intensitet, der vurderes at række ud over den gældende kompetence, jf. også afsnit 1.2 nedenfor.

I begge situationer vil der være tale om en ændring af gældende regler, hvilket klart bør fremgå, når Transportministeriet vælger at fremsætte forslag – uanset hvilken model, der vælges.

Det er derfor kritisabelt, når Transportministeriet i høringsbrevet af 23. maj 2025 ikke klart vedstår, at der med forslaget til ændring af bekendtgørelsen tilsigtes en reel ændring af gældende ret, men tværtimod udtrykker, at der med ændringen af bekendtgørelsen alene skulle være tale om en tydeliggørelse. Det er i den forbindelse særligt kritisabelt, at ministeriet i høringsbrevet synes at kritisere de forretningskoncepter og metoder, som flere parkeringsselskaber anvender, uagtet at der er tale om koncepter mv., som både Parkeringsklagenævnet og domstolene har fundet, er i overensstemmelse med gældende ret.

## 1.2 Manglende klar lovhjemmel til ændringen af bekendtgørelsen

Det klare udgangspunkt er, at parkering på et privat område er et privatretligt anliggende, og at rimelige og korrekt skilte parkeringsvilkår skal respekteres af den, der vælger at parkere i området. Lovindgreb, der begrænser den private, aftaleretlige råden over private parkeringsområder, skal derfor være klare, proportionale og begrundet i saglige hensyn.

De gældende regler om parkeringsafgifter vedrørende private parkeringsanlæg er indført ved ændring af færdselsloven i 2014<sup>1</sup> og vedtagelse af Parkeringsbekendtgørelsen, som har hjemmel i (oprindelig) færdselslovens § 122c, stk. 2 (nu stk. 3).

Vurderingen af, om en ændring af bekendtgørelsen, som foreslået, ligger inden for rammerne af (nu) Transportministerens bemyndigelse, skal derfor foretages på baggrund af indholdet af færdselslovens § 122c, stk. 3 og formålet med denne bestemmelse, der bemyndiger Transportministeren til at fastsætte regler om *"hvordan tilkendegivelse efter stk. 1 skal gives"* og om *"hvilke oplysninger, den, der udsteder en kontrolafgift, skal give om grundlaget for afgiften."*

De nærmere hensyn og formålet med færdselslovens § 122c og den indsatte bemyndigelse til ressortministeren (oprindelig Justitsministeren, nu Transportministeren), fremgår af lovforslagets bemærkninger og den forud herfor udarbejdede rapport fra arbejdsgruppen om "Bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet":

Af lovforslagets<sup>2</sup> almindelige bemærkninger, fremgår bl.a., afsnit 10.2.2, om overvejelserne hos den af Justitsministeren nedsatte arbejdsgruppe om "Bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet":

*"Arbejdsgruppen anfører, at når en bilist parkerer på privat område, indgår bilisten i retlig henseende en (stiltiende) aftale med grundejeren om parkering, hvor bilisten som udgangspunkt accepterer rimelige parkeringsrestriktioner og -vilkår, der fremgår af skiltningen på det pågældende sted. [...]"*

---

<sup>1</sup> Lov nr. 169 af 26. februar 2014

<sup>2</sup> Det fremsatte lovforslag nr. 54 af 31. oktober 2013

*Imidlertid anser arbejdsgruppen det for afgørende, at den, der parkerer, modtager de relevante oplysninger, der giver vedkommende mulighed for at forholde sig til kontrolafgiften. Arbejdsgruppen finder derfor, at der (administrativt) bør fastsættes regler om, hvilke oplysninger den, der udsteder en kontrolafgift for overtrædelse af parkeringsvilkårene på et privat område på privatretligt grundlag, skal give den, som parkerer, om grundlaget for kontrolafgiften.*

*Arbejdsgruppen finder også, at der (administrativt) bør fastsættes regler om, hvordan meddelelse om kontrolafgiftens pålæggelse gives til føreren af køretøjet på stedet eller efterfølgende til køretøjets ejer (bruger)." (Hortens understregninger)*

Det fremgår ikke direkte af lovforslagets almindelige eller særlige bemærkninger, hvilke nærmere overvejelser Arbejdsgruppen eller Justitsministeriet har haft vedrørende sidstnævnte, understregede afsnit og herunder udformningen af den gældende bekendtgørelses § 1, stk. 2. Men af Arbejdsgruppens rapport, som lovforslaget henviser til, fremgår følgende, side 179:

*"Arbejdsgruppen finder også, at der ved bekendtgørelse bør fastsættes regler om, hvordan meddelelse af kontrolafgiftens pålæggelse gives til føreren af køretøjet på stedet eller efterfølgende til køretøjets ejer/bruger. Arbejdsgruppen har i den forbindelse udformet et udkast til en regel, som tager udgangspunkt i den situation, at meddelelse om, at kontrolafgiften pålægges, sker på traditionel vis i papirform. Arbejdsgruppen finder imidlertid, at det afgørende er, at føreren af køretøjet modtager de relevante oplysninger på en måde, hvor der er den fornødne sikkerhed for, at de er kommet vedkommende til kundskab. Arbejdsgruppen skal derfor henstille til, at Justitsministeren – som ressortansvarlig for den pågældende bekendtgørelse – vil være lydhør for at ændrebekendtgørelsen med henblik på, at meddelelse om kontrolafgiftens pålæggelse kan gives på anden tilsvarende sikker måde, hvis der udvikles nye metoder og forretningskoncepter hertil – f.eks. ved at meddelelsen gives føreren elektronisk." (Hortens understregninger)*

Det fremgår af lovforslagets afsnit 10.3, at *"Justitsministeriets kan tilslutte sig Arbejdsgruppens overvejelser, og lovforslaget er udformet i overensstemmelse hermed."* Samt at *"Hvis lovforslaget vedtages, vil Justitsministeriet med hjemmel i den foreslåede bestemmelse udstede en bekendtgørelse i overensstemmelse med Arbejdsgruppens anbefalinger ovenfor, jf. rapportens pkt. 5.2.4."*

Som det fremgår af Arbejdsgruppens ovenfor understregede bemærkninger, var det opnåelse af den fornødne sikkerhed for, at oplysningerne er kommet til føreren af køretøjets kundskab, som for Arbejdsgruppen var det afgørende forbrugermæssige hensyn bag udformningen reglerne om, hvordan meddelelse om kontrolafgiften skal gives.

Derimod var Arbejdsgruppen, jf. også understregningen ovenfor, åben overfor, at meddelelsen om kontrolafgiftens pålæggelse kunne gives enten på stedet eller efterfølgende til køretøjets ejer/bruger. Det var tydeligt ikke for Arbejdsgruppen et særligt hensyn, at meddelelsen gives på "traditionel vis, i papirform". Tværtimod er der en meget klar opfordring til ressortministeren (dengang Justitsministeren) om, at der ved senere ændringer af bekendtgørelsen bør overvejes mulighed for fx at give meddelelsen elektronisk.

Der ses således ikke at være tilstrækkelig klar støtte, hverken i ordlyden af færdselslovens § 122c, stk. 3 eller bestemmelsens lovforarbejder, herunder navnlig Arbejdsgruppens rapport, til det af Transportministeriet udarbejdede udkast til ændring af bekendtgørelsen, som tværtimod ses at bevæge sig i den stik modsatte retning, end Arbejdsgruppens ovennævnte anbefaling vedrørende kommende revisioner af bekendtgørelsen.

Med afsæt i den særdeles grundige behandling og overvejelser om forbrugerbeskyttelse, der var genstand for Arbejdsgruppens rapport, vurderes der ikke i færdselslovens § 122c, stk. 3, som er vedtaget på baggrund af rapporten, at være kompetence for ressortministeren til at fastsætte *mere* restriktive regler for meddelelse af kontrolafgift vedrørende private parkeringsområder, end hvad der klart følger af Arbejdsgruppens anbefalinger, som direkte implementeret i den nugældende bekendtgørelse.

Det foreliggende udkast fra Transportministeriet til forslag om ændring af bekendtgørelsen om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder vil i væsentlig grad afskære ejerne og driftsoperatørerne af de private parkeringsområder fra at anvende de ANPR-kontrolsystemer, som er fundet i overensstemmelse med gældende ret, jf. afsnit 1.1 ovenfor. Der vil derfor, vurderes det, med den foreslåede ændring af bekendtgørelsen være tale om en væsentligt yderligere indskrænkning i den private, ejendomsretlige råden over de private parkeringsområder, som, vurderes det, ikke har fornøden klar hjemmel i færdselslovens § 122 c, stk. 3.

Horten, 18. juni 2025

Anne Sophie Vilsbøll

# The private parking sector single Code of Practice



# Table of Contents

Foreword	1
Scope	2
one	
Terms and Definitions	4
two	
Signs and surface markings	8
three	
Accessible parking	12
four	
Duration of parking period	14
five	
Payment of a parking tariff	16
six	
Camera images – e.g. ANPR	18
seven	
Parking charge	20
eight	
Escalation of costs	23
nine	
Action to recover unpaid parking charges	24
ten	
Complaints handling	24
eleven	
Insurance	25
twelve	
Professional standards	26
thirteen	



THE SINGLE CODE OF PRACTICE

## Relationship with landowner

fourteen ..... 27

## Self-ticketing

fifteen ..... 28

## Incentive Schemes

sixteen ..... 28

## Recording and Reporting

seventeen ..... 28

## Monitoring Compliance with the Code

eighteen ..... 30

## Warranties and Disclaimers

nineteen ..... 31

## Entrance signs

Annex A ..... 32

## Consideration and grace periods

Annex B ..... 34

## Appeals and Liability

Annex C ..... 37

## Auditing

Annex D ..... 39

## Terminology in parking operator/debt resolution agent communication

Annex E ..... 41

## Appeals Charter - Exempt vehicle cases, no-stopping zones, and appeals

Annex F ..... 43

## Sample landowner/operator notice

Annex G ..... 48

## Sanction Scheme

Annex H ..... 51

# Foreword

We are delighted to introduce version 1.1 of a private parking sector single Code of Practice ("The Code") for parking on private land.

This Code of Practice for the sector was jointly created by the British Parking Association (BPA) and International Parking Community (IPC) and is largely based on the Government's Private Parking Code of Practice which was initially published in February 2022 before being withdrawn in June 2022.

This Code was first published in 2024. In January 2025 the BPA and IPC created the Private Parking Scrutiny and Advisory Panel (the Panel). The Panel's remit includes oversight and review of The Code to uphold standards in private parking management for motorists and consumers. Consumer led feedback identified an issue that the Panel determined required an agile response and which is reflected in this updated version of the Code.

The Panel has created a new category of Exempt Vehicle in Annex F.1. The category relates to vehicles parked on land managed by fixed camera technology. This change puts in place protection to ensure that where a genuine user is unable to make prompt payment when entering a pay on entry car park they do not receive a parking charge.

The Code sets out straight-forward rules for all private parking companies across the sector to follow helping to make certain that private parking companies continue to provide professional services whilst maintaining consistency to the motoring public.

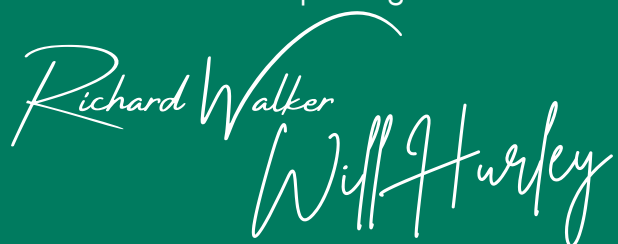
The swift action taken by the Panel shows its ability to act independently from those managing parking on private land and to take appropriate action to deliver fairness and consistent standards across the sector.

The Code retains a period of transition, requiring ATA members to meet the new standards in full by December 2026. All signage, which gives the motoring public clear instruction, must be compliant with the Code for new sites and locations coming under the management of operators from October 2024.

The BPA and IPC are committed to continuing to work together to:

- maintain, and update where necessary, the Code
- provide guidance on interpretation of the Code
- maintain a consistent operator sanctions scheme
- create a more consistent second stage appeals process

We look forward to the continued collaboration of the BPA and the IPC to drive consistent and improved standards for consumers and the parking sector alike.

The image shows two handwritten signatures in black ink. The first signature, 'Richard Walker', is written in a cursive style. The second signature, 'Will Hurley', is also in cursive and appears to be written over or next to the first signature.

**Richard Walker, BPA President &  
Will Hurley, Chief Executive Officer, IPC.**

# Scope

01

## Scope

This Code of Practice (“the Code”) specifies requirements for the operation and management of private parking by companies engaged in managing activities on two categories of controlled land:

- Open to the Public – this is land where there is an open invitation for any member of the public to park their vehicle, subject to terms and conditions. This will include free parking areas, where there is a limit on the length of time a vehicle may be parked and areas where parking may be made for a fee. It should be noted that even on such car parks there will be terms and conditions which must be complied with for example, parking within a bay, correctly inputting the vehicle’s registration number, making the correct payment (this list is not exhaustive). There are also likely to be areas within the car park where parking is not permitted.
- Restricted areas – This is all other areas of controlled land. This includes no parking areas, roads or areas where there is an invitation for certain people to park their vehicle such as customers of a particular shop, residents or those displaying a permit or Blue Badge (this list is not exhaustive).

The Code is applicable to all parking operators who are members of the British Parking Association (BPA) and the International Parking Community (IPC). Members must comply with the Code, which includes the requirement to cooperate with their DVLA Accredited Trade Association (ATA) and comply with any requests made by them. It is applicable in all areas of Great Britain and Northern Ireland.

Parking operators who comply with the Code will be entitled to request registered keeper data from the DVLA, for the purpose of contacting the registered keeper of vehicles in relation to the alleged incident. DVLA considers the release of data under Regulation 27 of the Road Vehicles (Registration and Licensing) Regulation 2002. The Code does not apply:

- where civil enforcement regulations or their equivalent apply on any public roads or regulated car parks, or
- to non-members of the BPA and the IPC

Nothing in the Code overrules the provisions and enforcement of byelaws where they apply. However, where there are byelaws and the parking operator is not prohibited from, and chooses to manage the land under contract law, they are obliged to comply with the Code.

Where “NOTES” within the Code purport to impose a standard on an operator they are not mandatory. They are an indication of best practice which should be aspired to by those managing land. It is recognised, that for an operator, complying with the “NOTE” is not always possible and there will be circumstances where compliance is unachievable and sometimes unhelpful. Not complying with a “NOTE” is not a breach of the Code. Parking operators and motorists are reminded of the spirit of the Code which is accountability and compliance.

Some “NOTES” are merely informative to help with the interpretation of the Code.

The Code provides for a period of transition where operators will have time to ensure compliance with the Code. The following table shows the key dates.


# Terms and Definitions

02

## Terms and Definitions

For the purpose of the Code, the following terms and conditions apply:

### 2.1. Accredited Trade Association (ATA)

the British Parking Association (BPA) and the International Parking Community (IPC).

### 2.2. Appeals Service

body appointed by the ATA to administer independent adjudication on appeals against parking charges. For members of the BPA, it means Parking on Private Land Appeals (POPLA) and for members of the IPC it means the Independent Appeals Service (IAS).

### 2.3. Not Used

### 2.4. Automatic Number Plate Recognition (ANPR)

technology that uses specialist cameras, software and image processing to capture vehicle registration mark (VRM) images.

*NOTE: ANPR is often used at the entry and exit points of parking premises to record the time at which a vehicle enters and exits the controlled land.*

### 2.5. Blue Badge

the scheme was introduced in 1971 under Section 21 of the Chronically Sick and Disabled Persons Act 1970; it aims to help people with severe mobility problems caused by visible and non-visible disabilities to access goods and services by allowing them to park close to their destination. The Blue Badge (BB) is the badge provided under the scheme.

### 2.6. Camera Vehicle

a vehicle that has camera technology in order to capture evidence of contraventions.

### 2.7. Complaint

a grievance raised about the conduct or process of a parking operator, its services, its employees or its appointed debt resolution agent, which might or might not relate to the issuance of a specific parking charge, but requires consideration and a response beyond the decision on whether to pursue or withdraw the notice.

### 2.8. Not Used

### 2.9. Consideration Period

the time the driver:

- is in the process of parking (or in a no stopping zone while driving), and

- is allowed to read and understand the applicable terms and conditions and decide whether to accept them and remain or reject them and leave.

## **2.10. Controlled Land**

premises on which private companies manage the terms and conditions applying to the parking of vehicles, directly or under contract with the landowner, including relevant land (see 2.31).

## **2.11. Creditor**

person, including a corporate entity, who is entitled to recover unpaid parking charges from the driver, registered keeper or vehicle hirer.

## **2.12. Current Address (driver)**

location (address) at which the driver for the time being resides or at which they can be contacted.

## **2.13. Current Address (vehicle keeper)**

location (address) at which documents relating to civil proceedings could properly be served on the person concerned under Civil Procedure Rules or the keeper's registered address.

## **2.14. Driver(s)**

person(s) controlling a vehicle - including, where more than one person is engaged in the driving of the vehicle, any person so engaged.

## **2.15. Grace Period**

a period of time in addition to a parking period where all terms and conditions have been complied with, when no parking charge can be issued.

## **2.16. Keeper**

the person by whom the vehicle is kept at the time the vehicle was parked, which in the case of a registered vehicle is to be presumed, unless the contrary is proved, to be the registered keeper.

## **2.17. Landowner**

the owner(s) or legal occupier of controlled land or such company or person legally entitled to act on their behalf.

## **2.18. Notice**

document issued to a driver, keeper, hire company or hirer that details the parking charge(s) deemed payable in respect of the parking of a vehicle on controlled land including those issued under provisions of The Protection of Freedoms Act 2012.

*NOTE 1: For a Notice to Keeper - the Protection of Freedoms Act 2012 definition in Schedule 4, paragraphs 8 or 9 (depending upon whether a notice to driver was served first, or not) specifies the basic form and content of the notice issued under the Act.*

*NOTE 2: For a Notice to Hirer - the Protection of Freedoms Act 2012 definition in Schedule 4, paragraphs 13 & 14 specifies the basic form and content of a notice to hirer issued under the Act, to be sent after the hirer's name & address is provided by the keeper in transferring liability before court action begins.*

## **2.19. Parking/Parked**

### **a. Parking**

a vehicle entering and remaining on controlled land.

### **b. Parked**

a vehicle being stationary other than in the course of driving.

*NOTE: A vehicle may be deemed to be parked whether or not the driver has left the vehicle and/or turned off the ignition or where the consideration period has expired.*

## **2.20. Parking Attendant**

a person employed by a parking operator to undertake duties on site on controlled land to manage compliance with the terms and conditions applying to parking at that location.

## **2.21. Parking Bay**

space defined by markings and/or materials that indicate where a vehicle is permitted to be parked.

## **2.22. Parking Charge**

- (a) in the case of a relevant obligation arising under the terms of a relevant contract, means a sum in the nature of a fee or charge, and
- (b) in the case of a relevant obligation arising as a result of a trespass or other tort, means a sum in the nature of damages, however the sum in question is described.

*NOTE: A parking charge includes a parking tariff.*

## **2.23. Parking Operator**

a person, including a corporate body, who is for the time being entitled to recover unpaid parking charges from the driver of the vehicle, the creditor, on controlled land.

## **2.24. Parking Period**

the length of time that a vehicle remains on controlled land, which includes the consideration period.

*NOTE: A parking charge must not be enforced where the consideration period has not expired.*

## **2.25. Parking Tariff**

- (a) the schedule of parking fees and time periods to which they relate, applied where parking on controlled land is permitted subject to the payment of defined sums, or specific sum payable for parking where applicable; or

(b) a sum payable as a fee applicable for parking on controlled land.

## **2.26. Photographic Evidence**

images captured by ANPR, Closed Circuit Television (CCTV), infra-red cameras or other systems including hand-held or body-worn devices or other camera systems capable of securely processing and storing images.

## **2.27. Registered Address**

address of vehicle keeper as it appears on the DVLA vehicle keeper register (or, if that person has ceased to be, the registered keeper as it last appeared on the register).

*NOTE: The details requested and released will be confined to those held for the vehicle at the date of the parking event.*

## **2.28. Registered Keeper**

in relation to a registered vehicle, the registered keeper is the person in whose name the vehicle is registered.

## **2.29. Registered Vehicle**

the vehicle which is for the time being registered under the Vehicle Excise and Registration Act 1994.

## **2.30. Relevant Contract**

contract (including a contract arising only when the vehicle is parked on the controlled land) between the driver and a person who is:

- (a) the owner or occupier of the land; or
- (b) authorised, under or by virtue of arrangements made by the owner or occupier of the land, to enter into a contract with the driver requiring the payment of a parking charge in respect of the parking of the vehicle on the land.

## **2.31. Relevant Land**

any land (including land above or below ground level) other than:

- (a) a highway maintainable at the public expense (within the meaning of section 329(1) of the Highways Act 1980);
- (b) a parking place which is provided or controlled by a traffic authority;
- (c) any land (not falling within paragraph (a) or (b)) on which the parking of a vehicle is subject to statutory control.

*NOTE: Relevant land may include land where parking is offered subject to terms and conditions, land where parking is limited to certain categories of driver and/or vehicle, or land where parking is discouraged.*

## **2.32. Relevant Obligation**

an obligation applying to a vehicle on controlled land.



### **2.33. Self-ticketing**

the process by which a person not employed by the parking operator (self-ticketer) issues a parking charge or records the evidence to support the issue of a parking charge by the parking operator.

### **2.34. Sign**

an informative display notice comprising symbols and/or text that is displayed other than on the surface of parking premises.

*NOTE 1: For example, signs might be free-standing or affixed to the structure of the premises.*

*NOTE 2: Signs might contain static information or display a rolling cycle of messages (variable message signs).*

### **2.35. Stopped**

an instance of a vehicle being caused by the driver to be stationary whilst in the course of driving.

*NOTE 1: A vehicle may be deemed to have stopped whether or not the driver has turned off the ignition.*

*NOTE 2: Stopping at a zebra crossing to allow a pedestrian to cross the road is stopping in the course of driving. However, stopping at a zebra crossing to allow a passenger to enter or exit a vehicle would not be stopping in the course of driving.*

### **2.36. Surface Marking**

the lines, symbols and/or text applied to the surface of controlled land or created through the use of surfacing materials.

### **2.37. Vehicle**

a mechanically propelled vehicle or vehicle designed or adapted for towing by a mechanically propelled vehicle.

# Signs and surface markings

03

## Signs and surface markings

### COMMENTARY ON CLAUSE 3

*Signs and surface markings are used to provide information to drivers to indicate that they are entering controlled land, to display such terms and conditions as apply to direct traffic movements and to delineate parking bays. Signs and surface markings must be designed, applied and maintained in such a way as to be visible, legible and unambiguous to drivers. Operators should take note of relevant best practice guidance and legislation.*

### 3.1. Signs

**3.1.1.** An entrance sign must be displayed and maintained at the entrance to controlled land to inform drivers as appropriate whether parking is permitted subject to terms and conditions, including payment, or is prohibited, unless:

- a) the nature of the premises makes this unnecessary such that drivers would not reasonably assume parking was permissible; or

*NOTE 1: For example, a small shop forecourt or a private driveway fronting a residential property.*

- b) where not practicable e.g. where local planning restrictions prohibit such signs.

*NOTE 2: For example, for heritage reasons.*

**3.1.2.** The entrance sign must display:

- a) the fact that terms and conditions apply to accessing/parking on the site;
  - b) whether payment is required, or whether free parking is only available for a limited period;
  - c) the name of the parking operator;
  - d) the logo of the ATA to which the parking operator belongs; and
  - e) where payment is required, whether on-site cash payment is available.
- f) Private land

The entrance sign must not imply an invitation to park where public parking is not permitted.

The size and positioning of the sign must take into account the expected speed and direction of travel of vehicles approaching the entrance and must be visible (i.e. not be obscured e.g. by foliage or other objects). The design of entrance signs must comply with the requirements detailed at Annex A.

*NOTE 1: Entrance signs should be designed to avoid clutter and display only the key information drivers need to know before entering controlled land i.e. whether or not public parking is invited and if so whether a parking tariff is payable; more detail can be provided on signs within the controlled land. In some circumstances, key information may include the maximum level of the parking charge that can be applied. Where parking is invited in the hours of darkness entrance signs must be visible to approaching drivers and hence may require lighting unless sited where there is sufficient ambient lighting in the vicinity.*

*NOTE 2: Where cameras are installed operators, are reminded of their obligations to inform motorists that personal data is being obtained and/or retained.*

**3.1.3.** Signs within controlled land displaying the specific terms and conditions applying must:

- a) be placed within the controlled land, such that drivers have the chance to read them at the time of parking or leaving their vehicle;

*NOTE 1: In larger areas of controlled land or premises, interim repeater signs may be used to display key information and direct drivers to where more comprehensive information can be found.*

- b) be sufficiently large to be visible from a distance and legible on approach;
- c) display information to identify the parking operator and their contact details;
- d) display the logo of the ATA which is responsible for maintaining the membership of the parking operator;
- e) be professionally made (not handwritten) using a sans serif (i.e. highly legible) font;
- f) use a sentence-case font size appropriate for the location of the sign so as to be clearly readable by a driver, having regard to the likely position of the driver in relation to the sign;
- g) use colours such that the contrast between the background and the text makes the wording on the sign clearly legible;
- h) display the parking tariff of sums payable, or indicate where the tariff is displayed if separate, or the duration of permitted free parking as appropriate;
- i) be clear, unambiguous and not use the words “penalty” or “fine”, unless there is a statutory requirement to do so;
- j) display the parking charge that the parking operator may apply for breaches of such terms and conditions as may apply in a large font;
- k) where the parking operator is operating controlled land subject to byelaws, indicate the requirements those byelaws impose in respect of parking and the consequences that apply, where applicable; and
- l) indicate clearly in shared-use land whether and where different terms and conditions apply.

*NOTE 2: Where land is governed by byelaws the management regime must not be prohibited by those byelaws. It is important that parking operators do not confuse the enforcement of byelaws with the contractual application of parking charges.*

*NOTE 3: In meeting obligations to display signs informing drivers of the use of camera surveillance equipment and associated information about their data privacy rights under the GDPR, operators should avoid overcomplicating signs with text that crowds out space for display of the key terms and conditions for staying, e.g. payment of tariff and display of permit.*

*NOTE 4: Where the terms and conditions require the driver to do something off site, such as input their vehicle registration mark inside a pub or restaurant, the sign should make clear how this is to be done.*

**3.1.4.** Signs informing drivers that a parking charge may be applicable and of the level of that charge must do so in a font of comparable size and boldness to the main body text on the sign, and where included on signs also displaying the parking tariff a font no smaller than the tariff text/numbers.

**3.1.5.** It is not necessary for the parking tariff to be displayed in full on the same sign as the terms and conditions, however, where they are displayed separately, the terms and conditions must make clear that a tariff applies, and the signs displaying the tariff must also make clear where information on payment options can be found.

*NOTE: Depending on the nature of the controlled land, it might be appropriate to display the tariff, where applicable, and instructions for making payment and the payment options available separately, e.g. the latter might be shown on or near on-site payment machines.*

**3.1.6.** Signs must be designed and installed so as to be conspicuous and legible in all lighting conditions during which the controlled land may legitimately be accessed, at a height that takes account of whether the signs are intended to be viewed from the vehicle (including by headlight in the hours of darkness) or having left the vehicle by a driver on foot or in a wheelchair.

*NOTE 1: For example, in car park premises open to the public in the hours of darkness, lighting of the premises and/or the signs might be necessary depending on the location of the signs in order to meet the test of prominence in the Consumer Rights Act 2015.*

*NOTE 2: If there is more than one sign, all should be consistent with regards to typeface style, size and weight, colour and layout.*

**3.1.7.** Signs must be designed and maintained to withstand and remain legible, subject to normal exposure to conditions where they are located.

*NOTE: For example, weathering, bleaching by sunlight, accumulation of dirt, or being obscured by growth of foliage.*

### **3.2. Signs and surface markings – adjoining parking premises**

Where different terms and conditions apply to adjoining stretches of controlled land where there is no physical segregation, signs and/or surface markings must be used by the parking operator within the controlled land for which they are responsible to delineate clearly between these premises and alert drivers to the terms and conditions applying.

*NOTE: For example, there might be adjoining premises on business/industrial estates or multi-occupant premises with parking provision specifically earmarked for specific businesses and their clients. Parking operators should also have regard to confusion that might arise where a site is adjacent to a public highway with signs that could be taken to apply to the site.*

### 3.3. Surface markings – delineated parking bays

Where relevant obligations require drivers to park within delineated parking bays, surface markings must be applied and maintained in such a manner as to be clearly visible to drivers in all lighting and weather conditions as might apply.

*NOTE: The delineation needs to be clear in any photographic evidence used to show that a breach of terms and conditions has occurred. Depending on the surface material, it is good practice to use surface markings to display symbols indicating restricted uses, for example, parking bays reserved for parent and child parking, Blue Badge parking, parking for motorcycles or for recharging electric vehicles. As well as considering the materials used for surface marking operators should also consider the nature of lighting to be used – good practice guidance is available including the Society of Light and Lighting Code for Lighting published by the Chartered Institute of Building Services.*

### 3.4. Material changes – notices

Where there is any material change to any pre-existing terms and conditions that would not be immediately apparent to a driver entering controlled land that is or has been open for public parking, the parking operator must place additional (temporary) notices at the site entrance for a period of not less than 4 months from the date of the change making it clear that new terms and conditions/charges apply, such that regular visitors who might be familiar with the old terms do not inadvertently incur parking charges.

*NOTE: Examples of material changes can include introduction of parking enforcement where none has previously applied, introduction of time-limited free parking, or reductions in the time limit within which free parking is available. Given the need to avoid confusion and clutter at entrances the test is whether the fact that a change has been made is clearly signalled to drivers on entering the land and the nature of the change is clearly displayed thereafter – it may also be necessary to install repeater notices depending on the scale of the premises.*

## Accessible parking

04

### Accessible parking

#### COMMENTARY ON CLAUSE 4

*Where parking is being provided as a service, parking operators need to have regard to the obligations placed upon them by the Equality Act 2010 and the EHRC statutory code, in particular to make reasonable adaptations to accommodate disabled people. Reference should also be given to the car park accessibility section in Inclusive Mobility, guidance published on GOV.UK by the Department for Transport on the creation and maintenance of an accessible and inclusive built environment and public realm, an essential document for those seeking to produce an inclusive environment and meet the requirements of the*

*Act, including the public sector Equality Duty, and other legislation. Many parking operators and landowners choose to recognise the Blue Badge scheme and provide designated provision with specific bays which allow more space for opening vehicle doors, getting in and out of the vehicle, accessing a wheelchair etc. This might be appropriate for recognising the needs of people with limited physical mobility, but adaptations are not purely physical - people with other disabilities might reasonably need longer consideration period and grace periods, more time to access payment machinery, and other ways to pay where payment is required. Recognition of these obligations is important in the consideration of appeals.*

- 4.1.** The parking operator must ensure that at least one sign containing the terms and conditions for parking can be viewed without the driver needing to leave the vehicle, in order for drivers with a disability to be able to make an informed decision on whether to park at the premises.

*NOTE: More signs might be appropriate in larger premises.*

- 4.2.** Where the Blue Badge scheme is recognised and display of a Blue Badge is sought, signs displaying the relevant obligations must make this clear, including where the badge is to be displayed within the vehicle, such extra parking time as is being made available, and what, if any, actions the driver needs to take to claim this time. It is particularly important that parking operators make clear to drivers where the rights available to Blue Badge holders on public roads do not apply e.g. rights to stop on yellow lines, and in doing so must ensure there are separate, prominent, readily visible (i.e. low-placed) signs (including repeater signs) indicating clearly that within this land Blue Badge holders are not permitted to stop or park on yellow lines.

*NOTE: For example, telephone, text or email registrations might be required to inform the parking operator that someone is exercising their Blue Badge eligibility.*

- 4.3.** Where designated bays are provided, the operator must take such steps as are reasonably practicable to prevent them being used inappropriately by those ineligible to use them, or from being blocked by others.

*NOTE: This might require physical patrols or dedicated camera surveillance.*

- 4.4.** In designing accessible bays for Blue Badge holders parking operators must have regard to their duties under the Equality Act 2010 and should make the landowner aware of the best practice guidance that exists.



# Duration of parking period

05

## Duration of parking period

### COMMENTARY ON CLAUSE 5

*As a matter of contract law, drivers need to be given an appropriate opportunity to understand and decide whether to accept the terms and conditions that apply should they choose to park a vehicle on controlled land. The amount of time needed varies according to the nature and size of the premises, and in car parks open to the public includes the time needed to find and access a vacant parking bay, or to leave the premises should the driver decide not to park, hence the need for a consideration period before the contract between the driver and the parking operator is made. It is also a requirement to allow a grace period in addition to the parking period where parking is permitted, and all terms and conditions have been complied with.*

#### 5.1. Consideration period

Where a parking operator assumes a vehicle is parked based on time alone they must allow a consideration period of appropriate duration, subject to the requirements set out at Annex B. The following factors should be taken into account:

- a) the time required for a driver to identify and access a parking bay appropriate to their needs;

*NOTE 1: For example, a driver seeking a Blue Badge parking bay or a parent and child parking bay, waiting for another vehicle to vacate a bay, returning to the vehicle to check the VRM, queuing at a payment machine, etc.*

- b) the time required for a driver to identify and read signs that display the parking terms and conditions, or the consequences of choosing to park where public parking is not invited;
- c) the time required for a driver to identify and comply with requirements for payment;
- d) the time required for a driver to leave the controlled land if they decide not to accept the terms and conditions;
- e) the impact of the layout of the controlled land on 5.1a) to 5.1d);
- f) the impact of the number of vehicles accessing the car park on 5.1a) to 5.1d); and
- g) the impact of the volume of traffic within the controlled land on 5.1a) to 5.1d).

*NOTE 2: The consideration period may end earlier than the times prescribed in Annex B where there is evidence that the driver has, accepted the terms and conditions applying (whether or not they have chosen to read them) which may for example be evidenced by the driver parking the vehicle and leaving the premises, paying the applicable parking tariff, or remaining on the controlled land for more than 5 minutes. See Annex B Table B.1*

## **5.2. Grace period**

A grace period as set out at Annex B to this Code must be allowed by the parking operator in addition to the parking period. A parking charge must not be issued during a Grace Period.

*NOTE 1: The grace period does not apply other than where the driver has parked in compliance with the applicable terms and conditions – it does not apply in isolation so as to allow free parking up to the sum of the consideration and grace periods.*

*NOTE 2: The grace period does not apply to short stay areas – controlled land where the parking of a vehicle is permissible for a limited period not greater than 30 minutes, for example at airport and railway station drop off and pick up zones.*

*NOTE 3: A grace period is relevant where there is a time limit on the permitted period of parking for example 2 hours free parking or parking is paid for 1 hour etc. It is not relevant when there is no limit on the period of parking.*

## **5.3. Prohibition on stopping**

The provisions of Schedule 4 of the Protection of Freedoms Act 2012 relate specifically to the parking of vehicles on relevant land and the recovery of parking charges – they arose from the need to respect landowners' interests given the introduction of the prohibition on wheelclamping, and so largely envisage circumstances where a wheel-clamp may otherwise have been applied i.e. to a stationary, generally unoccupied, vehicle. However, this Code also applies to instances where the prohibition on stopping arises from a clear security concern e.g. within airports. Parking operators must only pursue parking charges in instances that could be interpreted as stopping if they have explicit consent to do so on evidenced security or safety grounds from their ATA, following audit of the adequacy of the signs and surface markings in place to inform drivers of the terms and conditions in place.



# Payment of a parking tariff

06

## Payment of a parking tariff

### 6.1. On-site payment

- 6.1.1.** Where on-site payment is required, clear information must be displayed within the controlled land on the payment method(s) available in accordance with Clause 3.
- 6.1.2.** Where payment machines are installed within the controlled land, the following information must be displayed on, or near (i.e. adjacent to), the payment machine:
- a) instructions for making the payment of the tariff;
  - b) contact details of the organisation responsible for responding to:
    - 1) queries about making payment;
    - 2) queries about the use of on-site payment machinery; and
    - 3) reports of malfunctioning pay machine equipment.
  - c) the consequences of a machine being unavailable, i.e. whether alternative payment methods are available, the location of alternative machines and whether inability to pay due to machine failure absolves the driver from making payment or whether inability to pay means the driver is not permitted to park and is required to leave within the appropriate consideration period;
  - d) the level of the parking charge in the largest font used to display the tariff;

*NOTE 1: If the information cannot be displayed on the payment machine, it should be displayed as close to it as is reasonably practicable.*

*NOTE 2: where possible contact details should include telephone number, email or websites and should be available during the hours the controlled land is open to the public.*

*NOTE 3: large parking premises requiring the use of on-site payment machines may provide multiple machines, e.g. on several floors of a multi-storey facility, and indicate on each where the next nearest machine is located.*

*NOTE 4: where a parking tariff is payable the operator should provide at least one alternative means of payment, e.g. cash or credit card, cash or pay-by-phone etc.*

- e) where ANPR or CCTV is used to manage parking, the information displayed must include the name and contact details for the parking operator where different from the contacts listed for the issues described in 6.1.2b); and
- f) parking operators must ensure that payment machines accepting cash must have signs on or nearby indicating:
  - 1) Whether change will be given; and, if so
  - 2) Contact details in the event of the correct change not being delivered.

## 6.2. Pay-and-display

Where relevant obligations require the parking tariff receipt to be displayed in the parked vehicle, in addition to the information given in 6.1.2, the parking operator must ensure the information provided includes clear instructions on where the receipt is to be displayed. A thorough check through the windscreen and side windows of a parked vehicle must be conducted before a parking charge is issued by a parking attendant for non-display of a receipt. Evidence should be obtained and retained to support this. Evidence should be time-stamped.

In the case of motorcycles and other vehicles, where display on a window or dashboard is not practicable, images must be taken of all locations where a receipt might be displayed. A copy of all the images must be retained by the parking operator along with a record of how they have guaranteed the accuracy of the time stamp.

The evidence which is captured should be provided to the motorist either on notices or made available in some way for example on a secure website. Where evidence is requested, it should be provided to the motorist.

*NOTE 1: operators should require that the parking tariff receipt be displayed on the dashboard of the vehicle, such that it should be clearly visible for inspection through the vehicle's windscreen, and for receipts issued on site to be made from appropriate materials so as not to be easily dislodged, e.g. by the closing of the vehicle doors (some systems require the driver to print the receipt e.g. when making payment online). In instructing drivers on where a receipt should be displayed it is advisable to suggest that the driver checks that the receipt is visible as required after closing all doors and securing the vehicle, and that they retain the receipt as proof of payment.*

*NOTE 2: a "payment failed" slip should be designed so that it is not liable to be mistaken for a parking tariff receipt.*

## 6.3. Keying errors

Where the terms and conditions require the driver to supply their vehicle registration mark at an on-site machine, by telephone or online, the parking operator must have and follow a documented policy and procedure to avoid issuing or enforcing a parking charge in respect of accidental keying errors. This should include the adoption of technologies that reduce keying errors.

*NOTE 1: Some common keying errors can be accommodated within the registration system, for example confusing the letter "o" with the numeric symbol "0"; More information is found in Annex F.*

# Camera images

07

## Camera images – e.g. ANPR

### General

Parking operators may use camera technology to remotely manage parking on controlled land as long as they do so overtly, and in a reasonable, consistent and transparent manner. In particular parking operators must make sure the data they are collecting is accurate, securely held and cannot be tampered with.

#### 7.1. Use of photographic evidence technology

Parking operators must ensure that the equipment and systems used to capture photographic evidence in respect of controlled land are fit for purpose, maintained to a good standard in accordance with the manufacturers' operating requirements and those of the ATA to which the operator belongs, and are synchronised so that they record accurately photographic evidence of whether a parking charge is due.

*NOTE: Information about the design, security and maintenance of equipment and systems should be recorded and maintained for inspection by authorised bodies.*

#### 7.2. Camera vehicles

Camera vehicles used to monitor, and enforce compliance with relevant obligations must be clearly identifiable as such and must clearly and prominently display the name of the parking operator. Camera vehicles must also bear the logo and may bear the livery of the parking operator. They must not be used for covert surveillance or carry misleading branding e.g. 'Road Safety Unit' or 'Security'.

*NOTE: Care must be taken to ensure that photographic evidence from camera vehicles is not used to issue a parking charge where a consideration period has not ended.*

#### 7.3. Use of photographic evidence

Photographic evidence must not be used by a parking operator as the basis for issuing a parking charge unless:

- a) at least one of the images captured includes a clear record of the vehicle's VRM to which the parking charge is deemed to apply;
- b) the images bear an accurate time and date stamp;
- c) the image(s) show, where appropriate, the pay and display tariff receipt as displayed or not being visible; and
- d) images generated by ANPR or CCTV have been subject to a manual quality control check, including the accuracy of the timestamp and the risk of keying errors.

*NOTE 1: The manual quality control check for remote ANPR and CCTV systems is particularly important for detecting issues such as “double dipping”, where image camera systems might have failed to accurately record each instance when a vehicle enters and leaves controlled land, and for checking images that might have been taken other than by a trained parking attendant (see Clause 15). The manual check might also reveal where “tailgating” – vehicles passing a camera close together – is a problem, suggesting relocation of the camera might be necessary.*

*NOTE 2: Where parking operators are accepting as evidence for issue of a parking charge images forwarded, copied, uploaded by or stored on an individual’s personal mobile phone or other personal device then, as data controller, the operator must ensure that such images are only kept by the individual capturing the images for the minimal time taken to upload them via an app, webpage or similar secure portal or address supplied by the parking operator, must be satisfied that the image is a true and fair representation e.g. including the accuracy of time stamp, and relates only to the controlled land subject to the relevant conditions.*

#### **7.4. Alteration of photographic evidence**

Parking operators must not digitally or by other means alter images used as photographic evidence other than:

- a) to blur faces or the VRMs of other vehicles in the image in accordance with their GDPR obligations; or
- b) to enhance the image of the VRM for clarity, but not to alter the letters and numbers displayed.

# Parking charge

08

## Parking charge

### COMMENTARY ON CLAUSE 8

*Paragraphs 6-9 of Schedule 4 of the Protection of Freedoms Act 2012 specify the information to be included when pursuing parking charges with the intention of transferring liability to the keeper. It is important that the individual who is suspected of contravening relevant obligations is informed as soon as possible that a parking charge is due and of how they should pay or appeal.*

#### 8.1. Design and language

**8.1.1.** The parking operator must not serve a notice or include material on its website which in its design and/or language:

- a) implies or would cause the recipient to infer statutory authority where none exists;
- b) deliberately resembles a public authority civil enforcement penalty charge notice;
- c) uses prohibited terminology as set out in Annex E; or
- d) state the keeper is liable under the Protection of Freedoms Act 2012 where they cannot be held liable.

**8.1.2.** The parking operator must ensure that a notice informs the recipient:

- a) of the contact details of the parking operator (e.g. telephone number, email address, website) and of those to which appeals should be made (where different);
- b) the parking charge was incurred on private land;
- c) of the process by which the recipient may appeal against the parking charge;
- d) that in the event of the recipient appealing the parking charge and that appeal being rejected, they have a further right of appeal to the Appeals Service but that the discounted rate no longer applies should they appeal to an Appeals service;
- e) that if the recipient appeals within 28 days of receiving the parking charge, the right to pay at the rate applicable when the appeal was made must stand for a further 14 days from the date (subject to 8.1.2d) they receive notification that their appeal has been rejected;

*NOTE 1: Where the 14 days to pay was at the reduced rate a further 14 days should be offered to make payment at the full rate.*

*NOTE 2: A notice sent by post is to be presumed, unless the contrary is proved, to have been delivered on the second working day after the day on which it is posted; and for this purpose, "working day" means any day other than a Saturday, Sunday or a public holiday in England and Wales. Therefore, parking operators must retain a record of the date of posting of a notice, not simply of that notice having been generated (e.g. the date that any third-party Mail Consolidator actually put it in the postal system.)*

- f) of the operator's complaints procedure in accordance with Clause 11; and
- g) if payment is made, they cannot appeal.

*NOTE: Details of organisations that offer free debt counselling and/or legal advice services may be provided in correspondence to drivers, keepers or hirers, though the parking operator is under no obligation to endorse or recommend any particular service.*

- 8.1.3.** The parking operator must ensure that the notice does not invite or require the recipient to provide a stamped addressed envelope as a prerequisite for their appeal.

*NOTE: Whilst the provisions of Schedule 4 of the Protection of Freedoms Act 2012 allow parking operators to issue a parking charge to a vehicle keeper or vehicle-hire firm, operators must not when issuing a parking charge presume that the keeper of a vehicle was the driver at the time without offering them the opportunity to identify the driver. Where the keeper fails or refuses to identify the driver it may be used as evidence they were the driver unless the keeper is able to evidence they were not.*

## **8.2. Parking charge levels**

- 8.2.1.** Parking charges must not exceed £100.
- 8.2.2.** A reduction of a minimum of 40% must be offered where payment is made within 14 days of the issue of the Notice to Driver where a notice is issued at the time of the parking event, or of the issue of the Notice to Keeper and/or Notice to Hirer where the first notice is sent through the post.
- 8.2.3.** Where the parking tariff exceeds the discounted amount of the charge for breaching the terms of parking, the full payment of the tariff may be pursued and up to an additional £60 may be added to the unpaid tariff. Where a parking charge is issued in accordance with this clause 8.2.2 is not applicable.

- 8.3.** Parking operators must ensure that they only issue Parking Charges in accordance with their advertised terms on any site. Such terms shall not entitle any operator to issue more than one parking charge in the same calendar day for the same parking event.

*NOTE: In the event of a new calendar day, the operator must not issue a further Parking Charge for the same parking event within a 12-hour period from when the previous Parking Charge was issued. Where a vehicle is moved at any point, this constitutes a new parking event.*

#### **8.4. Process for appealing a parking charge**

**8.4.1.** Parking operators must provide a process for motorists to appeal against a Parking Charge (including unpaid parking tariff) in accordance with Annex C, which:

- a) allows that the parking charge may be appealed within 28 days;
- b) requires the parking operator to respond to appeals within 28 days or, where a decision on the appeal is not concluded within 28 days, requires the parking operator to acknowledge the appeal and confirm the timeframe for concluding it, including the supply of additional information;
- c) requires the parking operator to consider appeals received outside of the normal 28-day period allowed for lodging an appeal where the appellant provides evidence of exceptional circumstances for the appeal not being lodged within the normal timeframes.

*NOTE: "Exceptional circumstances" may include the recipient being away or abroad when the notice was delivered, hospitalised as an in-patient or delivered to the wrong address through no fault of the motorist.*

*Exceptional circumstances may include where the registered keeper can evidence that they were not the driver and evidence they were not aware that a parking charge had been issued. This includes the recipient being away or abroad, hospitalised as an inpatient, or delivered to the wrong address through no fault of the motorist.*

*Where the Registered Keeper has changed their address and has failed to inform the DVLA in accordance with Part IV (regulation 18) of the Road Vehicles Registration and Licensing Regulations 2002, this shall not be classed as exceptional on its own.*

*However, organisations must consider the circumstances surrounding the failure to notify the DVLA. For example,*

- *Was the failure made shortly after a house move, which has now been corrected,*
- *Was the failure by a company who sold the vehicle, which has now been corrected*

*The principal aim is to ensure that those who wilfully neglect or intentionally refuse to update records with the DVLA are not given additional opportunities to appeal while ensuring those who have not updated records immediately, or errors have occurred through no fault of their own are not prevented from having an opportunity to appeal.*

**8.4.2.** Where a parking operator accepts payment of a parking charge, they do not need to offer the ability to appeal providing this is clear in the notice.



- 8.4.3.** Parking operators must provide a process for rental and leasing companies to transfer liability.
- 8.4.4.** In considering appeals, parking operators must consider mitigating circumstances in accordance with Annex F.
- 8.4.5.** When an appeal is accepted the parking operator must cancel the parking charge.
- 8.4.6.** Where the parking operator rejects an appeal against a parking charge, they must present the person appealing with the option to:
  - a) pay the parking charge; or
  - b) appeal the decision to the relevant Appeals Service.

*NOTE: Parking operators need to provide clear information to the motorist informing them how to access an independent appeal, the timeframe for paying and/or appealing and the consequences of appealing.*

- 8.4.7.** Where the driver, keeper or hirer lodges an appeal with the relevant Appeals Service, enforcement proceedings and/or debt resolution must either not commence or, where commenced, must be suspended until the Appeals Service determines the appeal.

*NOTE: The parking operator is only required to deal with an appeal from the subject of the parking charge or their appropriately authorised representative, who may be required to show proof of their authorisation to the operator.*

- 8.4.8.** Parking operators must accept determinations made by the relevant Appeals Service.
- 8.4.9.** Parking operators must allow 28 days for payment following a decision from the Appeals Service in their favour.
- 8.4.10.** Parking operators must record information in accordance with clause 17.

## Escalation of costs

09

### Escalation of costs

Where a Parking Charge becomes overdue a sum of up to £70 may be added.

*NOTE: This does not prohibit costs being awarded by the court or additional fees being added through the court and enforcement process, where there are statutory escalation processes.*



# Action to recover unpaid parking charges

10

## Action to recover unpaid parking charges

- 10.1.** If a driver, keeper or hire company does not respond to a notice or subsequent correspondence, or a parking charge has not been paid in full, reasonable endeavours - including contacting credit reference agencies to undertake a 'soft credit check' - must be undertaken by the parking operator and/or its appointed debt resolution agent to establish the correct correspondence details of the driver, keeper or hire company before commencing enforcement action.

*NOTE: Enforcement action is any action undertaken to pursue an overdue parking charge. A parking charge becomes overdue after the expiry of the 28 days where payment is required or, once the appeals process has been completed and the time to pay at the full rate has passed.*

- 10.2.** Where a new address is discovered and the motorist provides evidence that they did not know of the parking charge through no fault of their own, the motorist should be offered the ability to appeal and/or pay at the original rate.
- 10.3.** Debt resolution agencies that are involved in the collection of debt related to parking charges must be full members of an ATA.

*NOTE: Debt resolution agencies include all organisations involved in resolving overdue parking charges pre, during or post court judgment. They must be either a BPA Approved Operator Service Provider or an IPC Accredited Service Provider.*

- 10.4.** Parking operators must ensure that a statement indicating that free debt advice and/or legal advice services are available is included in all pre-action or debt-recovery stage communications with drivers, keepers and hirers concerning parking tariffs or parking charges.

# Complaints handling

11

## Complaints handling

- 11.1.** The parking operator must have and follow a documented policy and procedure to receive, evaluate, make and record its decisions on complaints in a non-discriminatory manner, in accordance with the requirements of the ATA (including escalation where the complainant is dissatisfied) to which it belongs, published on its website, including the action a complainant can take where dissatisfied with the operator's determination of their complaint. Where complaints

will only be considered if received in writing (hard copy or by e-mail), the parking operator must ensure that the address to which complaints are to be sent is readily available e.g. on the operator's website and notices.

- 11.2.** Where a parking operator receives a complaint that it considers to be or include an appeal against the validity of a parking charge, the parking operator must also treat it as an appeal for the purposes of applying the timescales in Clause 8.4, and should inform the complainant as such unless and until it is clear that the complaint is not relevant to an appeal or the complainant informs the parking operator that they do not wish it to be so handled.

*NOTE: It might not be immediately apparent that a complaint served as such relates to one or more specific parking charges, possibly by way of a clarification that reveals that an appeal would be worthwhile, hence parking operators are advised to record and handle complaints as appeals until they are found conclusively not to be so or patently refer to matters not relevant to the validity of a parking charge.*

- 11.3.** A complaint must be acknowledged by the parking operator within 14 days of its receipt unless exceptional circumstances apply, in which case the complainant must be kept informed by the operator.

*NOTE: For a small operator there might from time to time be limited administrative capacity to handle communications, e.g. due to staff sickness.*

- 11.4.** A full response to a complaint must be provided by the parking operator within 28 days of its receipt unless exceptional circumstances apply, in which case the complainant must be kept informed by the operator.
- 11.5.** Private parking operators must record information in accordance with clause 17.

*NOTE: It is best practice for parking operators routinely to review complaints for evidence of patterns or repeated concerns which might require a review of procedures, refreshing, rephrasing and clarification of guidance or retraining of staff.*

# Insurance

12

## Insurance

The parking operator must obtain and maintain public liability and employers' liability insurance at the levels required by the ATA of which the parking operator is a member.

# Professional standards

13

## Professional standards

### COMMENTARY ON CLAUSE 13

*It is the responsibility of the parking operator to ensure that staff, agents and sub-contractors used are competent to carry out the tasks they are employed to do and to ensure they act in compliance with the Code.*

#### 13.1. Training

**13.1.1.** Parking operators must ensure those performing the following roles are given the appropriate training:

- a) parking attendant
- b) self-ticketer
- c) compliance officer
- d) complaints handler
- e) appeals handler
- f) customer service
- g) data protection officer
- h) camera contravention processing operative

**13.1.2.** All front-line customer-facing staff must undergo disability awareness training, which must be refreshed every two years.

**13.2.** Private parking operators must record training information in accordance with clause 17.

#### 13.3. Identification for parking attendants

**13.3.1.** Parking attendants must be provided with an ID which includes:

- a) the company name;
- b) the parking attendant's identification number; and
- c) a photograph of the parking attendant.

**13.3.2.** Parking attendants must carry their identification card during working hours and display it on request by a driver.

*NOTE: It is good practice for parking operators to require staff working as parking attendants to wear clothing that clearly identifies them as such, including identification of the parking operator for whom they are acting.*

# Relationship with landowner

14

## Relationship with landowner

- 14.1.** Where controlled land is being managed on behalf of a landowner(s), before a parking charge can be issued written confirmation must be obtained by the parking operator from the landowner(s) covering:
- a) the identity of the landowner(s)
  - b) a boundary map of the land to be managed;
  - c) such byelaws as may apply to the land relating to the management of parking;
  - d) the permission granted to the parking operator by the landowner(s) and the duration of that permission
  - e) the parking terms and conditions that are to be applied by the parking operator, including as appropriate the duration of free parking permitted, parking tariffs, and specific permissions and exemptions, e.g. for staff, residents or those stopping for short periods such as taxi and minicab drivers, delivery drivers and couriers;
  - f) the means by which parking charges will be issued;

*NOTE 1: For example, to the windscreen or through the post.*

- g) responsibility for obtaining relevant consents e.g. planning or advertising consents relating to signs
- h) the obligations under which the parking operator is working, in compliance with this Code and as a member of an ATA;
- i) notification of the documentation that the parking operator may be required to supply on request to authorised bodies detailing the relationship with the landowner; and
- j) the parking operator's approach to the handling of appeals against parking charges.

*NOTE 2: Where byelaws have been made, which prohibit the issuance of a parking charge, unless specific legal provision has been made to suspend them, they take precedence and therefore careful consideration must be given to ensuring that the parking management arrangements are consistent with them.*

*NOTE 3: Particular care is needed to establish appropriate contractual terms, including the application of parking terms and conditions, in respect of controlled land where leaseholders may have rights that cannot be qualified or overruled e.g. by imposing a requirement on the resident of an apartment block to display a permit to park in contravention of their rights under their lease, or to ensure that free parking periods do not breach planning consents.*

# Self-ticketing

15

## Self-ticketing

- 15.1. Where evidence is gathered by a third-party parking charges must only be issued where:
  - 15.1.1. the third party has:
    - a) registered with the parking operator and the ATA
    - b) read, understood and accepted the practice they should follow in accordance with the Code.
  - 15.1.2. the parking operator has conducted an audit inspection of the land in question, to check conformity with the Code, in particular that signs have been installed and maintained in accordance with Clause 3.
  - 15.1.3. the evidence shows a breach of the terms and conditions.
  - 15.1.4. where issued through the post the parking operator has undertaken a quality assurance check of the image(s).

# Incentive Schemes

16

## Incentive Schemes

- 16.1. Parking operators may implement incentive scheme(s) to motivate staff or third parties and improve their productivity and quality of their work. Schemes that incentivise the issue of a greater number of parking charges alone (as opposed to the accuracy and efficiency with which they are issued) are not permitted.

# Recording and Reporting

17

## Recording and Reporting

- 17.1. Where records are required to be kept in accordance with this code they shall be kept for 36 months unless there is a legal obligation to the contrary.
- 17.2. **Parking Charges**
  - 17.2.1. All parking charges which are issued including:
    - a) Unique identifier (Parking Charge Number)

- b) Date of contravention
- c) Time of contravention
- d) Date of issue of first notice
- e) Location including outward postcode
- f) Reason for issue (contravention)
- g) Status
  - Paid at the appeals charter reduced rate, paid at the reduced rate, paid full rate, cancelled, unpaid, paid at escalation stage.

### **17.3. Internal Appeals and Independent Appeals**

- 17.3.1.** Unique identifier for parking charge (i.e. Parking Charge Number)
- 17.3.2.** Date of appeal
- 17.3.3.** Date appeal concluded
- 17.3.4.** Outcome of appeal i.e. accepted, rejected, reduced in line with appeals charter, goodwill gesture, withdrawn
- 17.3.5.** Where an appeal has been accepted:
  - a) any remedial action that may be required and has been taken by the parking operator to avoid a repeat of the circumstances leading to the issue of the parking charge
  - b) Reason for acceptance i.e. based on mitigation, incorrectly issued, landowner request, exempt vehicle, in accordance with appeals charter, goodwill gesture, other
- 17.3.6.** Location including outward postcode

### **17.4. Complaints**

- 17.4.1.** When a complaint is received, the parking operator must record:
- 17.4.2.** The date of complaint
- 17.4.3.** A copy of the complaint
- 17.4.4.** A copy of all correspondence
- 17.4.5.** The outcome;
- 17.4.6.** The details of any corrective action that may be required and undertaken to ensure the situation does not recur (where the complaint has merit), including such advice as may have been given to the complainant

### **17.5. Training Record**

- 17.5.1.** Training for individuals performing the following functions must be recorded:
  - a) Parking attendant
  - b) Self-ticketer
  - c) Compliance officer
  - d) Complaints handler
  - e) Appeals handler
  - f) Customer service
  - g) Data protection officer
  - h) Camera contravention processing operative
- 17.5.2.** Training records must include:
  - a) Date of training
  - b) Content of training

# Monitoring Compliance with the Code

18

## Monitoring Compliance with the Code

- 18.1.** Compliance with the Code will be monitored by the ATAs by:
  - 18.1.1.** Auditing of operators,
  - 18.1.2.** Complaint investigations,
  - 18.1.3.** Proactive investigations where potential non-compliance is identified,
  - 18.1.4.** Self-reporting of non-compliance by operators, and
  - 18.1.5.** Registration of all locations where parking charges are issued.
- 18.2.** Additional information on monitoring of compliance can be found in Annex D.
- 18.3.** All operators must have a designated Compliance Officer who is responsible for ensuring compliance with the Code. This person must be registered with their ATA and provide information upon request.
  - 18.3.1.** Operators must have an internal process for reporting breaches of the Code to the Compliance Officer.
  - 18.3.2.** All operators must report all Material Breaches of the Code to their ATA within 3 working days of becoming aware of the breach.
  - 18.3.3.** A Material Breach means a breach (including an anticipatory breach) which is not minimal or trivial in its consequences. In deciding whether any breach is material no regard shall be had to whether it occurs by some accident, mishap, mistake or misunderstanding.
  - 18.3.4.** Where the Compliance Officer decides not to report a breach because they decide it is not a Material Breach, they must document the reason for the decision.
- 18.4.** Operators must comply with any request from their ATA.
- 18.5.** Operators will be audited by their ATA at least once a year.
- 18.6.** ATAs will only consider complaints where:
  - 18.6.1.** the motorist has previously complained to the operator, and
  - 18.6.2.** the operator has concluded its investigation of the complaint and responded to the complainant, or
  - 18.6.3.** the operator is not investigating the complaint.
- 18.7.** ATAs will record complaints received about their members
- 18.8.** ATAs may proactively investigate situations where non-compliance may be identified.
- 18.9.** ATAs must record events of non-conformance.
- 18.10.** When a non-conformance is identified, the ATA must determine whether it meets the thresholds of the Sanction Scheme at Annex H.
- 18.11.** The ATAs will inform the DVLA and the other ATA immediately if an operator is suspended, expelled from membership or receives sanction points.

# Warranties and Disclaimers

19

## Warranties and Disclaimers

- 19.1.** The Code is designed to complement the laws which apply to the parking industry. Outside of this Code, it is members' responsibility to ensure they adhere to all relevant legal provisions and the ATA assumes no responsibility for unlawful or illegal acts of its members and they agree to indemnify each ATA as to the same.
- 19.2.** By being an ATA member, operators agree to indemnify their ATA against all claims arising from obtaining keeper data falsely, illegally or by mistake, and against any misuse of any such keeper data.
- 19.3.** Parking operators must inform their ATA if they apply to the DVLA for an electronic facility to request keeper data from the DVLA and use their membership of the ATA and compliance with the Code as evidence of their intention to keep to DVLA procedures.
- 19.4.** Each ATA will use its best endeavours to maintain its ATA status with DVLA. ATA status is granted to each ATA by the DVLA and therefore it is within their power to withdraw such status. The ATAs will not be responsible for any loss caused to its members in the event ATA status is withdrawn for any reason.
- 19.5.** ATAs will not be liable for any direct or consequential losses that the operator or any third party incur as a result of:
- 19.5.1.** Complying with the Code
  - 19.5.2.** Not complying with the Code
  - 19.5.3.** Being denied the facility to request keeper data from the DVLA



# Annex A

## A

### Entrance signs

#### A.1 General

**A.1.1** Signs at the entrance to a parking area must clearly show the type of parking available and if, when and how any payment is required to be made. If public parking is not welcomed, that must be made clear. If public parking is welcomed, but subject to a tariff, then the existence of the tariff must be made clear.

A.1.2 If one of the standard wordings in Table A.1 applies, then the standard wording should be used.

*NOTE: If none of the standard wording applies, alternative wording may be used. Words in square brackets may be omitted.*

A.1.3 There should be at least one item from Group 1 in Table A.1 on the sign. However, no more than three items from Group 1 should appear before, and more prominently than, text from Group 2. The sign must state that terms and conditions apply and state where drivers can find more details (usually on other notices within the land).

A.1.4 If there are different payment terms for Blue Badge holders, such terms must also be displayed. The words “Blue Badge holders” should generally be replaced or accompanied by display of the Blue Badge symbol (as shown in the Traffic Signs Manual).

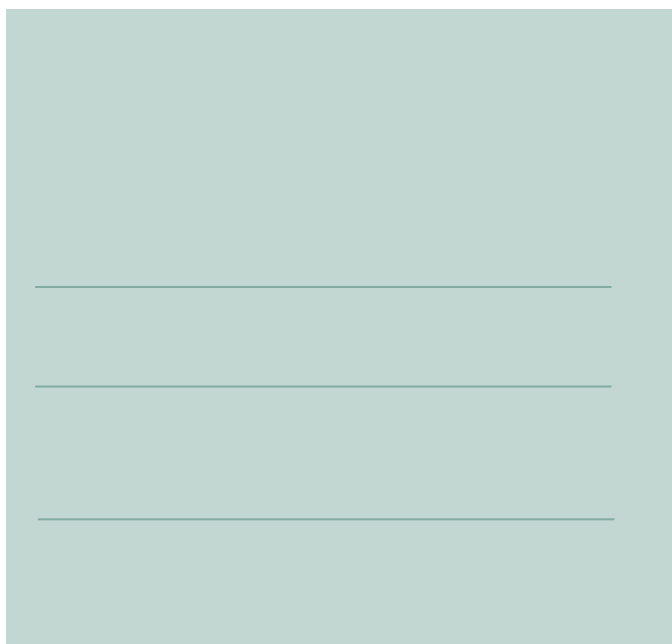
**Table A.1 – Entrance sign wording**


## A.2 Text size

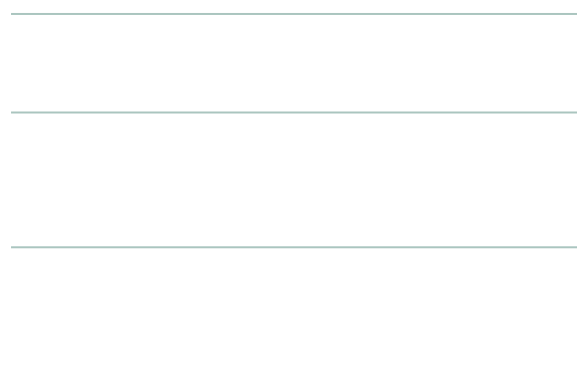
**A.2.1** The capital height for Group 1 text in Table A.2 depends on the approach speed of traffic. Group 2 text must be at least 50% of the size of Group 1 text. All other text must be smaller than 50% of the Group 1 text size.

*NOTE: The name of the car park or parking area, or a brief welcome message (if included), may be larger.*

**Table A.2 – Entrance sign text size**



al  
p



**A.2.2** The sign should be placed so that it is readable by drivers without their needing to look away from the road ahead.

*NOTE:* Any text on the sign not intended to be read from a moving vehicle can be of a smaller size.

## A.3 Contrast and illumination

**A.3.1** There must be colour contrast between the text and its background.

The best way to achieve this is to have dark, preferably black, text on a white background, recognising that the use of corporate colours, whilst permissible, could cause problems e.g. for drivers who are colour blind.

**A.3.2** Signs must always be readable and understandable, including during the hours of darkness or at dusk if and when parking enforcement activity takes place at those times.

*NOTE 1: This can be achieved in a variety of ways such as by direct lighting or by using the lighting for the parking area.*

*NOTE 2: If the sign itself is not directly or indirectly lit, it should be made of a reflective material similar to that used on public roads and described in the Traffic Signs Manual. Dark-coloured areas do not need to be reflective.*

# Annex B

## B

### Consideration and grace periods

---

#### COMMENTARY ON ANNEX B

The purpose of this Annex is to set the mandatory minima for the consideration and grace periods that parking operators are required to apply in accordance with 5.1 and 5.2. Factors to be taken into account are detailed in the relevant clauses. It is important to note that where there is evidence the consideration period has expired the minimum period of time for the consideration is not relevant however, the operator should retain evidence to show how the consideration period had ended.

The significance of whether the consideration has expired is fundamental as it is the point the driver has accepted the terms and conditions attached to the controlled land in question. A consideration period is not a free period of parking.

B.1 The minimum consideration and grace periods listed in Table B.1 must be applied by parking operators.

*NOTE: The consideration period may end earlier than the times prescribed in Annex B where there is evidence that the driver has accepted the terms and conditions applying (whether or not they have chosen to read them), which may for example be evidenced by the driver parking the vehicle and leaving the premises, paying the applicable parking tariff, or remaining stationary for more than 5 minutes.*

B.2 Parking operators must register with the ATA to which they belong the consideration periods they intend to apply to individual sites before issuing a parking charge.



*NOTE 1: It is important to stress that the consideration period is the amount of time a driver has to decide whether or not to park, including the time needed to find an available parking space. Should the driver decide to do so within the consideration period, e.g. by purchasing a pay-and-display tariff ticket in less than 5 minutes, or if there is evidence that the driver has left the location e.g. by observation by an attendant, the consideration period is deemed to have expired, other than for pay-on-exit premises.*

*NOTE 2: Some parking facilities are only opened to the public – generally ticket holders - when specific events are running e.g. music festivals or sports events where parking is on land not generally open to public parking. A consideration period could still be relevant to the driver understanding such terms and conditions as may apply where they had not been made available in advance e.g. when tickets to attend had been booked, or where pre-booking of tickets for the event was not obligatory.*

# Annex C

## c

### Appeals and Liability

This annex sets out the scenarios showing who might be liable for a parking charge at each particular stage of the process. It also sets out who is able to appeal a parking charge.

*NOTE: The annex relates to parking charges issued under contract law or the law of trespass. Charges issued under a byelaw may be different.*

The following types of notice are referred to in this annex:

**Notice to Driver (NTD)** This refers to the notice issued at the time of the parking, event either to the windscreen of the vehicle or the person in control of the vehicle.

**Notice to Keeper (NTK)** This refers to the notice issued to the registered keeper of the vehicle, either following an NTD or as the very first notification where no NTD is issued at the time of the parking event.

**Notice to Hirer (NTH)** This refers to the notice issued to the entity paying for the use of the vehicle through lease or hire. It will follow the NTK regardless of whether or not a NTD was issued at the time of the parking event.

#### **Liability**

It is the driver that is liable for the parking charge.

*NOTE: The driver is often the same person as the keeper and/or the hirer. Where a keeper or hirer fails or refuses to provide the name and serviceable address of the driver when requested to, it may be assumed they are the driver, based on that failure or refusal.*

Schedule 4 of The Protection of Freedoms Act 2012 (POFA) provides a mechanism in England and Wales for recovering an unpaid parking charge where the driver's details are not known and the conditions within the Act are met. If the conditions of the Act have been met, liability for the unpaid parking charge may be applied as noted in Table C below.

**Table C**

	✓		
	✓	✓*	
	✓		✓
	✓	✓	
	✓		✓

**x** = not liable

✓ = liable

✓\* = Where the keeper fails to identify the driver (name and serviceable address) they will become liable after 28 days of the NTK. Unless the vehicle was stolen.

### Who can identify the driver to avoid liability.

Anyone receiving a parking charge can avoid liability if they are not the driver. To do this they need to provide the name and serviceable address of the driver to the parking operator.

NOTE: Where an NTH is provided in accordance with POFA identifying the driver may not avoid liability.

### Appeals

The driver may appeal the parking charge in accordance with clause 8.4. However, where a NTK or NTH has been issued in accordance with POFA, the Keeper or Hirer may appeal the parking charge if the driver has not previously been given the opportunity to appeal. Where no appeal is made within 28 days of the first notice then the right to appeal is lost, subject to 8.4.1(c).

*NOTE: Where the Keeper receives an NTK (following an NTD), is not the driver and is unable to identify the driver, they may be able to appeal in accordance with clause 8.4.1(c).*

Each parking charge is only permitted one opportunity to appeal to the relevant Appeals service.

# Annex D

## D

### Auditing

---

All parking operators and organisations involved in debt resolution must comply with the auditing requirements of their ATA. Each ATA will audit member's processes in accordance with the Code, and particularly this annex. The aim being to ensure members have systems and procedures in place to make sure compliance with the Code is embedded within the culture of the organisation.

#### **New Members**

As a minimum new members will have the following assessed prior to membership being granted:

- General processes to include:
  - o Complaints Policy
  - o Appeals Policy
  - o Training policy
  - o Privacy Policy
- Insurance cover for Employers' and Public Liability
- Template notices issued to those receiving a parking charge
- Website
- Compliance Officer
- ICO registration

#### **On-going surveillance**

All members will be subject to continuous ongoing surveillance which will include:

- Consideration of complaints which have not be successfully resolved by the member
- Obligations to self-report breaches of the Code

Members issuing parking charges will be subject to additional on-going surveillance which will include:

- Mandatory registration of all sites prior to issuing of parking charges
- Audit of all sites where charges are issued for vehicles stopping in a no-stopping area prior to issuing of charges
- Audit of all sites where unpaid tariffs will be pursued prior to issuing of parking charges
- Mandatory registration of all self-ticketers



- Audit of all sites where self-ticketers will be obtaining evidence to support the issue of a parking charge prior to issuing of parking charges
- Random in person site inspections
- Ad hoc audits based on intelligence
- Audits of Notices
- Registration of Compliance Officer

### **Annual Audit**

An annual audit will be conducted every 12 months of membership. This will be undertaken either remotely or in person. It will consist of assessment and review of the following:

- General processes to include:
  - o Complaints Policy,
  - o Appeals Policy
  - o Training policy
  - o Privacy Policy
- Insurance cover for Employers and Public Liability
- Template notices issued to those receiving a parking charge
- Signage templates
- Website
- Compliance Officer
- ICO registration
- Parking charges issued. This will include random assessment of parking charges and subsequent communications with the motorist, which may include appeal responses and any other communications
- Complaints Register and handling of complaints
- Register of remedial actions taken where appeals have been accepted and action was necessary to prevent repeat issues

# Annex E

## E

### Terminology in parking operator/debt resolution agent communication

#### E.1 General

The terminology used in all communications relating to the pursuit of a parking charge must be clear, concise and conveying to the recipient what they are being asked to pay, why, how to pay, the consequences of not paying, and how to appeal against the charge. They must not misrepresent to the recipient that the parking charge arises from the exercise of the statutory powers of the police or any other public authority. Therefore, the notice must not use terms which imply that parking is being managed, controlled and enforced under statutory authority, where it is not, nor unduly pressurise the recipient such that they do not consider all their options or make a decision that they might not otherwise have made.

Where byelaws apply in respect of parking on controlled land the parking operator must make clear whether they are enforcing the byelaw, through the appropriate legal procedure for their enforcement, or pursuing a complementary contractual obligation.

#### E.2 Wording used in operator notices

Operators must not inappropriately use the following terms:

- offence, offender, offending vehicle
- order for recovery
- Notice of Intended Prosecution
- illegal parking
- crime
- violation
- fixed charge
- fine or penalty
- bailiff
- Penalty Charge Notice

#### E.3 Wording used by debt resolution agents (DRAs)

The principle of engaging a DRA where the creditor and their customer are unable to achieve a satisfactory conclusion, especially when standard appeals/arbitration protocols have been exhausted, is established, but must be on the basis that the DRA's role is to strive to come to an arrangement (debt resolution) not simply enforcement (debt recovery). While a minority of cases might still need to be settled at Court it is important that in

making the customer (driver/keeper) aware of the implications of non-payment including, should the Court find against them, the risk to their credit rating.

DRA's must not use terms which would mislead the average consumer or make them reach a decision that they might not otherwise have made – such terms may include the list in E.2 and the following:

- summons
- justice
- prosecution
- excessive use of “County Court Judgment” (CCJ)
- calling round
- earnings attachment or
- bankruptcy

Nor should DRA's use terms that:

- imply that they are writing from a legal or litigation department or team
- imply that they have a formal role in adjudication
- refer to pre-action protocol at a point when they are not yet using it
- threaten an in-person visit
- misrepresent whether the timing for appeal has expired

*NOTE: This is not an exhaustive list.*

#### **E.4 Websites**

Parking operators must ensure that their websites comply with the guidance and restrictions in accordance with E.1 to E.3.

# Annex F

## F

### Appeals Charter – Exempt vehicle cases, no-stopping zones, and appeals

#### Introduction

The Appeals Charter is a statement of the way certain grounds of appeal based on an error or mitigating circumstances will be handled by the parking operator. There are 2 scenarios considered within the Appeals Charter:

1. Where the parking charge should be cancelled.
2. Where the parking charge should be reduced to £20 for a period of 14 days.

Parking operators should consider the spirit of the Appeals Charter when deciding appeals. For example, where there is clear evidence of illness or emergency this should be taken into account when deciding whether to uphold the appeal, offer a reduced settlement or cancel the parking charge.

The Appeals Charter is relevant for all motorists who appeal within the timeframes set at clause 8.4 who provide evidence to support their position.

In all cases the Appeals Charter would require the motorist to provide the evidence. Where the operator is not satisfied with the evidence, they should request further evidence from a motorist when it becomes clear they are claiming to meet the criteria. Where a motorist engages and provides acceptable evidence, they will be dealt with in accordance with the Appeals Charter.

There is no obligation for an operator to engage the Appeals Charter where:

- the motorist does not appeal within the time limits set unless there are exceptional circumstances for the appeal being late.
- evidence is not provided within a reasonable time limit to corroborate the motorist's position
- evidence is unacceptable
- there is a history of non-compliance from the motorist appealing

#### F.1 Exempt circumstances

Parking operators should take all reasonable steps to avoid issuing a notice to exempt classes of vehicle (listed below) by scrutinising images and weighing the balance of doubt. It is recognised that it may not always be possible for a parking operator's system to pick up that these circumstances have arisen, and hence issue a notice that should then be withdrawn on appeal, providing that acceptable evidence is shared within the time limits set.

Parking charges must not be pursued in relation to vehicles where evidence is provided that they are identified as:

- a) ambulance, fire brigade, police, or coastguard vehicles where their access to the controlled land is necessary to the exercise of their operational duties, e.g. in response to an emergency call;
- b) vehicles being used by a doctor or other health worker (e.g. midwife or district nurse) who is on an emergency call at the address under control, and the vehicle is displaying a British Medical Association (BMA) badge or authorised Health Emergency badge;
- c) a breakdown assistance or recovery vehicle in use for recovery of a vehicle on the premises that has broken down and cannot safely be driven out without repair;
- d) a vehicle that has been driven onto controlled land due to an instruction to the driver by a member of the emergency services, or an invitation or instruction from the landholder(s) or parking operator;
- e) a vehicle that has been driven onto controlled land due to an emergency which could not be avoided due to the exceptional nature of an incident outside of the control of the driver, e.g. serious illness;

*NOTE: An emergency is a serious, unexpected, and dangerous situation requiring immediate action.*

- f) a hearse and/or other vehicle in use at the time as part of a funeral cortege;
- g) a vehicle paused on a private road network simply because the driver needs to check directions e.g. on an industrial estate where the driver has a legitimate need to access premises within that estate.

*NOTE: The pause must only be momentarily and for no longer than is necessary. The pause must not be to let passengers in/out of the vehicle or in a clearly signed short stay area.*

- h) where the driver has paid the tariff but made a minor keying error when registering their vehicle (for example, 0 instead of o; l instead of L; 1 instead of I); or
- i) where the parking operator has breached an obligation in this Code relating to the issue of a notice, or such that the driver was unable to adhere to the relevant obligations.
- j) a vehicle parked in a car park managed by fixed camera technology (ANPR and/or CCTV) for which payment has been made for the full period of parking prior to the vehicle leaving the car park.

*NOTE: This exempt circumstance only relates to the timing of making payment. It does not exempt a motorist from parking charges which have been issued for other contraventions such as;*

- *Partial or under payment for the time parked,*
  - *Where the driver has paid the tariff but made a major keying error when registering their vehicle,*
  - *Parking in a bay where the vehicle was not permitted to park*
- (this list is not exhaustive)*

## **F.2 “No-stopping” zones**

### **F.2.1 Appeals where the charge should be cancelled in “No-stopping” zones**

The exemptions listed in F.1 a) b) c) and d) also apply within “no stopping zones”. All other exemptions are not applicable in no stopping zones (i.e. private roads clearly marked with lines and clear, obvious, and repeated traffic-facing “no stopping” signs and barriers to deter trespass).

Parking Charges issued in a no stopping zone should be cancelled where there is evidence it occurred in the following circumstances:

a) to avoid an accident;

### **F2.3 Examples of required evidence in “No-stopping” zones**

Motorists shall, if available, provide footage to evidence their appeal. The evidence is likely to be unique to the scenario. Where a vehicle is stopped to allow a person to get or give help in respect of an accident or emergency the evidence will need to prove that there was an emergency, and it was appropriate for the driver to stop and assist. Where the emergency relates to the individuals within the vehicle, it will need to show that it was necessary for the vehicle to stop.

Examples where it is not likely to be necessary to stop the vehicle are (non exhaustive list):

- for normal childcare issues
- to check an amber vehicle maintenance light

If the appellant is unable to provide evidence, then it is up to the operator to prove to the contrary of the appeal, e.g. via CCTV footage.

*NOTE: Common sense must be applied to the circumstances and evidence available. However, a charge should not be cancelled where a driver stops their vehicle for some other reason which could have been delayed. For example, where a driver stops at a pedestrian crossing to allow a someone to enter/exit the vehicle.*

*Note: The evidence is likely to be unique to the scenario. This may not be applicable where the vehicle was not parking in accordance with terms and conditions. It is more appropriate where the terms and conditions were initially complied with but there was an overstay.*

*Note: This may not be applicable where the vehicle was not parking in accordance with terms and conditions. It is more appropriate where the terms and conditions were initially complied with but there was an overstay.*





# Annex G

## G

### Sample landowner/operator notice

This example does not cover the management of land governed by byelaws, where specific provision would need to be made to cover their extent and the legal remedies available for their enforcement.

#### G.1 Purpose

Where a parking operator is to manage parking on privately owned land, it is important that the parking operator and the landowner are both clear about the approach the parking operator intends to take, the terms and conditions they will apply, the regulatory constraints within which they are working, and the respective responsibilities of the landowner and the operator in respect of the management of the land.

Hence, the purpose of this document is:

- to confirm that the landowner has appointed the operator to manage the land;
- to confirm that the landowner has been informed and has properly considered the issues relating to management of the land when appointing the operator including all terms and conditions (e.g. restrictions, parking tariffs and parking charges, and exemptions) to be applied by the operator to third parties in managing the land;
- to confirm the identity of the landowner;
- to confirm that the landowner has been provided with a copy of the Code and is aware of the obligations of all parties under the Code; and
- to confirm that all provisions relating to the terms and conditions (including restrictions, parking tariffs and parking charges, and exemptions) to be applied by the operator to third parties in managing the land are complete and accurately and consistently cover the operator's duties under the contract under which the operator is to manage the land.

This document is not intended to create any new legal relationship between the landowner and the operator outside the contract under which the operator is to manage the land.

This document may be disclosed on request (e.g. from those appealing against a parking charge) and will form part of the checks undertaken by the ATA when accrediting the operator. [NB – Landowners may wish to reserve the right to approve release].

## **G.2 Definitions**

### **"Land" means**

Full Site Address:

Contact details:

Email: Telephone:

Site Map (clearly defining boundaries):

### **"Landowner" means**

Name of landowner:

The landowner is deemed so if they are the legal occupier of the land.

### **"Operator" means**

Name of operator:

Address:

Contact details:

Email:

Telephone:

### **"The Accredited Trade Association" means**

[insert the operator's ATA].

### **"The Code" means**

The Private Parking Code of Practice created jointly by the British Parking Association (BPA) and the International Parking Community (IPC)

### **"The conditions of parking" means**

The parking restrictions set out for the land as indicated by the signs located throughout the car park.

### **G.3 Appointment of the operator**

The landowner confirms they appoint the operator to manage the land in accordance with the conditions of parking.

The landowner attests that they have been provided with a copy of the Code and understand the most recent version can be viewed online.

The landowner confirms they understand the operator is required to act in accordance with the Code when managing the land.

The landowner understands the operator is the creditor for all parking charges issued and has discretion about how they are enforced, including proceeding cases through the County Court.

In consideration of the above, the landowner has directed the operator to manage the land.

The landowner confirms that they have considered with the operator:

- The needs of the users of the land
- The hours/days on which the land may be occupied
- The obligation of the operator to apply consideration and grace periods in accordance with the Code
- Arrangements and exemptions for loading/unloading and deliveries
- Any reputational issues that may arise for the landowner
- The Equality Act 2010, including arrangements for drivers with disabilities and whether any concessions apply, including extended dwell times
- The requirements of the ATA to which the operator belongs
- The statutory obligations applying to the operator
- The landowner's expected involvement and responsibilities e.g. for building maintenance, lighting information signs, seeking planning consent for signs, and the size and spacing of parking bays
- Site-specific appeals criteria to be applied by the operator

[Insert operator name] is appointed to manage the land from [insert date contract begins].

Signed: .....

On behalf of landowner

Print name .....

Relationship to the landowner .....

# Annex H

## Sanction Scheme

It is important that the Sanction Scheme is used primarily as a mechanism to encourage compliance and correct non-conformances, and only be punitive where the parking operator fails to correct substantiated non-conformance or where the non-conformance was so serious that sanctions are appropriate.

When a non-conformity is identified, the ATA must consider the appropriate action, which may include one or more of the following:

a) No action required;

*Note: where the non-conformance has already been corrected and was not a major non- conformance it may be appropriate not to take any action.*

- b) Continuation of membership under conditions specified by the ATA, such as:
- a. corrective actions within specified periods to address non-conformance
  - b. enhanced surveillance
  - c. Suspension of non-conforming site pending remedial action
  - d. Any other action deemed appropriate by the ATA

- c) Impose Sanction Points;
- d) Suspension of the membership pending remedial action; or
- e) Expulsion from the membership of the ATA.

The Sanction Scheme consists of an upper threshold of 12 sanction points. When determining the number of sanction points to be imposed for non-conformance, the ATA will consider the level of seriousness of any issue, the culpability of the organisation, and the harm that has been caused.

The Code has four non-conformance levels with Level 1 being the least serious and Level 4 being the most serious. Table H provides the Levels of non-conformance and the associated starting Sanction Point amount and its range.

Table H



**Level 1:** These non-conformances may be administrative in nature. They may occur when the operator’s actions have disregarded an element of the Code but where they are of little consequence or are of less serious impact. A Level 1 non-conformance will result in the starting point consideration of the imposition of 2 Sanction Points.

Examples of Level 1 non-conformances include:

- Failing to comply with ATA request
- Does not self-report instances of noncompliance to the ATA
- Sending of a notice implying that they are pursuing the keeper using the Schedule 4 of the Protection of Freedoms Act when they are outside of the timescales
- Does not respond to motorist's complaints or appeals within the timeframes specified in the Code
- Does not allow appropriate grace or consideration periods
- Notices do not adhere to the requirements of the Code
- Entrance or T&Cs sign(s) do not adhere to the requirements of the Code
- Does not consider appeal(s) outside the 28 days window where the appellant provides evidence of exceptional circumstances for the appeal not being lodged within the permitted timeframe or mitigating circumstances set out the Code
- Does not perform trace or use old address when trace provides a new address
- Use debt recovery agencies that are not full members of the ATAs

**Level 2:** These non-conformances are likely to occur when the operator's actions have disregarded some fundamental part of the Code and have a serious impact on the parking event or consumer. A Level 2 non-conformance will result in the starting point consideration of the imposition of 5 Sanction Points.

Examples of Level 2 non-conformances include:

- Where evidence of repeated breaches set out in level 1 examples above
- Repeatedly sending parking charge notices implying that they are pursuing the keeper using Schedule 4 of the Protection of Freedoms Act when they are outside of the timescales
- Repeatedly making requests for registered keeper details when there is no reasonable cause
- Failing to make multiple requests for registered keeper data when there are multiple contraventions for the same vehicle
- Requesting registered keeper data for periods of time when they are not permitted to make such requests
- Adding additional values to the amount of the outstanding parking charge when not permitted
- Repeatedly or consistently
  - Does not allow appropriate grace or consideration periods
  - Entrance or T&Cs sign(s) do not adhere to the requirements of the Code
  - Does not consider appeal(s) outside the 28 days window where the appellant provides evidence of exceptional circumstances for the appeal not being lodged within the permitted timeframe or mitigating circumstances set out the Code
  - Does not perform trace or use old address when trace provides a new address
  - Use debt recovery agencies that are not full members of an ATA

- Issues a notice on the basis of photographic evidence supplied by a third party without evidence to show that notification could not reasonably have been given to the driver or affixed to the vehicle at the time of the contravention

**Level 3:** These non-conformances occur where the operator's actions are extremely serious. These non-conformances occur when the operator's actions have disregarded some fundamental parts of the Code which has impacted multiple parking events or locations. A Level 3 non-conformance will result in the starting point consideration of the imposition of 9 Sanction Points.

Examples of Level 3 non-conformance include:

- Where evidence of repeated breaches set out in level 2 examples above
  - Using prohibited or misleading terminology on correspondence and communication sent to motorists
  - Using Incentive Schemes that incentivise staff to issue a greater number of notices of parking charge
  - Misuse of Keeper Data
  - Failure to register with the Information Commissioner
  - Enforcement action on a site with no signage

**Level 4:** These non-conformances are so serious that the starting point would be suspension from membership. They are the most serious cases of non-conformance often where the actions of the operator are dishonest.

Examples of Level 4 non-conformances include:

- Using predatory tactics to entrap motorists in to receiving a parking charge
- Sustained and or intentional abuse / or misuse of DVLA Data
- A conviction under the Protections of Freedoms Act Legislation
- Clamping and/or removal without lawful authority
- A conviction for fraud initiated or perpetrated by officials of the business
- Deliberate misrepresentation of authority

### **Culpability and Harm**

Once the non-conformance level and starting point for any sanction points has been decided, the ATA shall consider the culpability of the parking operator and the harm that has been caused. The ATA shall also consider any aggravating or mitigating factors that may make the situation more serious or which may reduce the seriousness. Common aggravating and mitigating factors include: (the list is not exhaustive, and each case should be looked at on its own merits).

#### **Factors indicating lower culpability:**

- Unintentional action
- Brief indiscretion
- Trivial or technical breach
- Breach remedied promptly upon discovery
- No previous issues of non-conformity

#### **Factors indicating higher culpability:**

- Intentional action
- Predatory or misleading tactics used.
- Breach over a long period of time or continued breach after notification of the same
- Previous issues of non-conformity

**Factors indicating a lower degree of harm:**

- Personal Keeper Data not compromised
- Little or no loss to consumer or gain to operator

**Factors indicating a higher degree of harm:**

- Personal Keeper's Data compromised
- Breach affects several people

Lower culpability might see a reduction of one or two points whilst higher culpability might merit one or two additional points. In the same way lower harm might see a reduction of one or two points whilst higher harm might merit one or two additional points.

Irrespective of sanction points imposed, all instances of non-conformance must be corrected or mitigated within the period specified by the ATA. If the operator does not correct the non-conformity within the specified period, the ATA may impose additional Level 3 sanction points.

If an operator receives 12 points on one occasion or accumulates 12 within a rolling 12-month period they should be suspended as detailed below.

**Membership Suspension, Withdrawal or Expiry**

Incurring 12 or more sanction points means a minimum period of suspension must be considered. The minimum period is:

- a) 14 days if no previous suspension is to be taken into account;
- b) 28 days if one previous suspension is to be taken into account;
- c) Automatic withdrawal of the certificate of confirmatory if 28 days suspension has been previously imposed within the same certification cycle.

When considering a suspension, the ATA may not need to impose a minimum period where:

- There is evidence all non-conformances have been rectified
- There is evidence that a suspension would be unfair
- It is explained to the operator that if further sanction points are imposed within a defined period they will automatically receive the minimum suspension

A previous suspension must be taken into account if it is imposed within a 12-month rolling period, immediately preceding the date on which the current or most recent of the current non-conformance occurred.

Suspension should only be lifted where the operator has addressed all instances of non-conformance.

If membership is suspended, the ATA shall write to the organisation confirming the reasons for the change in status of their membership and how long their membership has been suspended for, as well as the actions needed to end suspension.

Organisations that have had their membership removed will need to re-apply for membership and begin the application process from the start. In such cases, the ATA will advise the organisation how long they will need to wait before they can reapply for membership to any ATA.

ATAs must maintain a record of all non-conformities, sanction points issued, and where membership has been suspended or removed.

When a membership is suspended or terminated, the ATA must inform the DVLA, and the other ATA to prevent the parking operator obtaining alternative membership earlier than that specified by the ATA who withdrew the original membership.

Each ATA must have a clear and documented process for dealing with serious non-conformance which may result in suspension and/or expiry of ATA membership. Several guiding principles will apply.

### **Appeals by operators against actions undertaken by ATAs.**

Each ATA must have a clear and documented process which allows operators to appeal against any disciplinary action undertaken by that ATA, including sanction points issued, suspension and/or removal of membership.

When disciplinary action is taken and the operator is written to, the correspondence will outline the process for appeal and the relevant timelines.



This page is blank

## CONTACT

### THE BRITISH PARKING ASSOCIATION

📍 The BPA, Chelsea House, 8-14 The Broadway, Haywards Heath, West Sussex RH16 3AH

🖱️ [www.britishparking.co.uk](http://www.britishparking.co.uk)



---

### THE INTERNATIONAL PARKING COMMUNITY

📍 The IPC, PO Box 662, Macclesfield, SK10 9NR

🖱️ [www.theipc.info](http://www.theipc.info)



**International Parking Community**



**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Marc Skjødt Hansen (msh@vivabolig.dk)  
**Titel:** Høringssvar - sagsnummer 2024 - 5524  
**Sendt:** 20-06-2025 09:48  
**Bilag:** Vivabolig - Høringssvar - 2024 - 5524.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hej Catherine

På vegne af Vivabolig i Aalborg sender jeg hermed dette høringssvar vedr sagsnummmmer 2024 - 5524 - **Høring over udkast til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder**

Du finder den vedhæftet i pdf format - Jeg håber dette er OK.

Jeg ønsker dig en god weekend.

Venlig hilsen

**Marc Skjødt Hansen**

Formand • Afdeling 03 • **Vivabolig**

[www.vivabolig.dk](http://www.vivabolig.dk)



Vi er en del  
af nordjyllands  
største boligportal



Til

**Transportministeriet**

Frederiksholms Kanal 27F 1220 København K

**Vedr. høring om brugen af digital parkeringskontrol (ANPR)**

**Sagsnummer: 2024-5524**

På vegne af Vivabolig i Aalborg, vil jeg som afdelingsformand i Vivabolig afdeling 3 og som organisationsbestyrelsesmedlem, gerne give min holdning til kende vedrørende den foreslåede ændring af reglerne for digital parkeringskontrol og brugen af nummerpladescannere (ANPR). Jeg mener, at en indskærpelse – eller i værste fald et totalt forbud – mod ANPR-løsninger vil være et markant tilbageskridt.

Vores afdeling, der omfatter lidt over 700 lejemål, har for nylig fået implementeret en delvist digital parkeringsløsning baseret på nummerpladescannere. Erfaringerne herfra er entydigt positive.

Før vi indførte privat parkeringskontrol, oplevede vi massive problemer med vores parkeringsarealer. Som nævnt har vi over 700 lejemål, men kun omkring halvt så mange parkeringspladser. Før kontrollen blev indført, var vores parkeringsområder stort set fuldt belagt døgnet rundt. Dette skyldtes, at pladserne ikke kun blev benyttet af afdelingens beboere, men i høj grad også som transitparkering – både af personer fra nærområdet og pendlere udefra, som ønskede at undgå betaling i Aalborg centrum. Vi har endda oplevet, at personer fra andre landsdele brugte vores parkeringspladser i forbindelse med arbejde eller familiebesøg – helt uden tilknytning til afdelingen.

Efter opsætningen af tydelig skiltning om privat parkeringskontrol og implementeringen af ANPR-anlægget har vi set en markant nedgang i antallet af uvedkommende og transitparkerede køretøjer. Tidligere var det nærmest umuligt at finde en parkeringsplads efter kl. 18 – i dag er situationen helt anderledes.

Det kan kun forklares ved den præventive og positive effekt, som systemet har haft. Tidligere modtog vi jævnligt klager fra beboere om parkeringssituationen – i dag hører vi næsten kun ros. Beboerne, som betaler husleje i afdelingen, har nu langt bedre mulighed for at finde parkering.

Vores digitale parkeringssystem er nemt at bruge, og beboere med udfordringer i forhold til det digitale har fået hjælp fra vores samarbejdspartner (P-selskabet). Gæster kan registrere sig

Til

**Transportministeriet**

Frederiksholms Kanal 27F 1220 København K

via QR-koder, og beboerne kan selv administrere deres licenser via en brugervenlig webportal. Der er generelt stor tilfredshed med løsningen.

For afdelingen har systemet været en stor gevinst. Vi har nu et værktøj, der effektivt forhindrer uvedkommende i at benytte vores pladser, og som samtidig giver beboere og deres gæster bedre adgang. Vi tilbyder desuden én times gratis parkering uden registrering døgnet rundt – til f.eks. pakkelevering, hjemmepleje eller korte besøg.

Formålet med vores ANPR-løsning er ikke at opkræve afgifter for enhver pris, men at sikre en fair balance, der tilgodeser afdelingens behov. Efter min mening vil et forbud mod ANPR være en alvorlig fejltagelse. Vores samarbejdspartner er lydhør og tilgængelig, og vores beboere har nu markant lettere ved at finde en p-plads.

Hvis brugen af ANPR forbydes, vil vi i værste fald være nødsaget til at afvikle løsningen og overgå til manuel kontrol, hvor en parkeringsvagt skal kontrollere området dagligt. Det er ikke en bæredygtig eller effektiv løsning.

Jeg vil også gerne understrege, at en parkeringsafgift efter min mening, ikke bliver mere eller mindre rimelig, alt efter om den sættes i forruden eller sendes digitalt til bilens ejer – især ikke, når der er opsat tydelig skiltning med reglerne. Det væsentlige for os er, at parkeringspladserne bruges af afdelingens beboere og deres gæster – ikke hvordan afgiften leveres.

Jeg håber, at transportministeren og ministeriet nøje vil overveje konsekvenserne af et forbud mod ANPR og vurdere, hvilke andre problemer et sådant tiltag kunne skabe. ANPR anvendes bredt i samfundet – blandt andet til miljøzoner, lastbilafgifter og brobetaling – og ikke kun til parkeringskontrol.

Hvis der er behov, stiller jeg mig naturligvis gerne til rådighed for yderligere dialog.

**Med venlig hilsen**

Marc Skjødt Hansen

Formand – Vivabolig afdeling 3

Bjørnøgade, Drejøgade, Hjortøgade, Strynøgade, Samsøgade & Sjællandsgade

[msh@vivabolig.dk](mailto:msh@vivabolig.dk) / 28 10 45 79

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Lene Søgaard (admind@ejdthy.dk)  
**Titel:** Sagsnummer 2024 - 5524  
**Sendt:** 20-06-2025 12:55

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Vedr. høring om brugen af digital parkeringskontrol (ANPR)

Jeg sidder som den ansvarlige for vores parkeringsområder, og vi har netop gået fra en manuel løsning på vores parkeringsområder til en digital, da denne giver mange flere fordele for os.

I vores gamle løsning, hvor udbyder benyttede sig af p-vagter, fungerede det slet ikke, fordi p-vagterne sjældent kom forbi, og det sidste halve år af vores aftale, kom de faktisk slet ikke og tjekkede vores pladser. Måske fordi vi ikke bor i de store centrale byer i landet, og derfor er den digitale løsning også endnu mere relevant for os og andre, hvis parkeringsområder netop ikke er beliggende der. Vores erhvervsdrivende som har brug for parkering til deres forretninger, oplevede at pladserne var optagede, da parkanterne er klar over, at kontrol er yderst sjælden i vores område.

Med en digital løsning, kan jeg arbejde meget mere effektivt med mine områder, og hurtigt reagere hvis noget skal tages stilling til. Jeg har et meget bedre overblik og kontrol over områderne, og hverdagen er også blevet nemmere for vores beboere.

De udsendte afgifter er nu korrekte, fordi nummerpladescannerne forholder sig til den faktisk nummerplade og tiden køretøjet har været på området. Jeg slipper derfor for frustrerede parkanter, som er irriteret over at have fået en afgift fordi de f.eks. havde glemt at stille deres p-skive. Det problem har vi ikke længere med den digitale løsning. Derudover er vi sikre på, at parkanterne hurtigt får besked over E-boks, da der ikke er fysiske bøder som bliver væk i vejr og vind.

Før vi fik den digitale løsning, var parkeringsadministration en opslidende opgave, som jeg brugte meget lang tid på. Det digitale system giver frihed, fleksibilitet og effektivitet.

Venlig hilsen  
Lene Søgaard

Ejendomsselskabet Thy A/S  
Gryde Torv 12a  
7700 Thisted  
Tlf: 92721100  
[admind@ejdthy.dk](mailto:admind@ejdthy.dk)

Nærværende privatlivspolitik kan genfindes på firmaets hjemmeside <https://ejdthy.dk/privatlivspolitik/>

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Helle Juhler-Verdoner (HEJV@DI.DK)  
**Titel:** DIs høringssvar vedr. udkast til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder  
**Sendt:** 20-06-2025 09:16  
**Bilag:** DIs høringssvar om parkeringsløsninger.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
V r opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

K re Catherine Christiansen,

Hermed fremsendes DIs høringssvar på Transportministeriets høring af 23. maj vedr. udkast til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder.

Som vi skriver står vi gerne til rådighed for en dialog om en løsning på de udfordringer, ministeren søger at l se med sit udkast.

Med venlig hilsen

**Helle Juhler-Verdoner**

Branchechef  
DI Ejendom

+4533773796  
+4526464383 (Mobil)

[hejv@di.dk](mailto:hejv@di.dk)  
[di.dk](https://di.dk)



Læs, hvordan DI behandler og beskytter  
persondata i [DI's Privatlivspolitik](#)

Til Transportministeriet

Att: [cac@trm.dk](mailto:cac@trm.dk),

cc: trm@trm.dk

TRM sagsnummer 2024 - 5524

## **DIs kommentar til udkast til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder**

DI takker for muligheden for at afgive høringssvar vedrørende udkast til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder.

Hos DI deler vi ministerens holdning til, at der er behov for et initiativ, der kan sikre bilisten en god og rimelig retsstilling, særligt med henblik på dokumentationskrav i forbindelse med eventuelle klager over pålagt kontrolafgift. Den eksisterende bekendtgørelse er forældet og fra en tid før digitale løsninger blev udbredt. Vi opfordrer derfor til en revision, men imodsætning til det udsendte udkast, mener vi, at de digitale løsninger skal omfavnes af den nye bekendtgørelse. Dog er vi helt enige i, at den digitale ANPR-løsning under ingen omstændigheder kan anvendes til at udstede kontrolafgifter omkring parkering uden for bås og lign.

Men ift. betaling for parkering finder vi, at digitale løsninger indeholder nogle klare fordele for at skabe praktiske, ressourceeffektive og mere brugervenlige parkeringsløsninger, som også forebygger konflikter mellem parkant og personale. Vi har derfor i marts rettet henvendelse til Transportministeriet og stiller os undrende over for, at man nægter at være i dialog med DI om konkrete løsninger, ikke mindst fordi vi repræsenterer det brede udsnit af alt fra grundejere til dem, der leverer parkeringsløsninger, og derfor har konstruktive løsninger, som vi gerne bidrager med.

Vi skal derfor på det kraftigste understrege, at vi tager afstand fra det nuværende udkast til ny bekendtgørelse, som er sendt i høring. Udkastet vil umuliggøre udnyttelse af alle de mange fordele, som digital parkering inkluderer herunder at sætte parkeringspladser i spil, som ellers ville være urentable at drive kommercielt. Det skaber samtidig problemer ift. alt fra direkte gene for parkanterne, kødannelse uden for parkeringsanlæg og deraf følgende obstruktion af trafikken, samt tab af parkeringspladser. Dette uddybes i nærværende høringssvar, som vi håber kan danne



grundlag for, at vi bliver inviteret til dialog om løsninger på de udfordringer, som vi som nævnt indledningsvist er helt enige med ministeren om skal løses.

Her-og-nu opfordrer vi således på vegne af de grundejere, der ejer parkeringsarealer og de virksomheder, der udbyder parkeringsløsninger Transportministeriet til at udskyde ikrafttræden af bkg. til årsskiftet og bruge tiden til – gerne med vores bistand – at udvikle et kodeks, der kan løse udfordringerne.

Ministerens forslag til justering af bekendtgørelsen vil have følgende konsekvenser:

- Virksomheder, der i dag alene leverer digitale, ubemandede parkeringsløsninger vil helt blive afskåret fra at drive deres forretning og må lukke.
- Ejendommejere vil blive påført ekstra omkostninger ved at leje parkeringspladser ud.
- Parkeringsselskaber vil blive påført ekstra omkostninger ved enten at skulle opstille bomanlæg eller ansætte vagter.
- Parkanter vil opleve betydelige prisstigninger for parkering, fordi meromkostningerne ender hos kunden.
- Det vil ikke hænge økonomisk sammen at drive en række parkeringsløsninger, der vil derfor være færre p-pladser til rådighed.
- Omfanget af fysiske konfrontationer mellem parkant og parkeringsvagter vil stige. Og oftest vil parkantens vrede gå ud over det personale (receptionist, butiksansat), der tilfældigvis er i nærheden
- Trafikkaos ved indkørsel til visse parkeringsanlæg pga. kødannelse på indkørselsvejen

Dermed gør ministeren det dyrere for de mere end 1,2 mio. parkanter, der hver måned parkerer i anlæg med automatisk kameraparkering, uden at anvise konkrete løsninger på de reelle udfordringer, der peges på i forhold til at sikre parkanter en god og rimelig retsstilling. Tal fra aktører i branchen viser, at i dag betales 95 pct. af parkeringerne rettidigt, nemt og bekvemt med ANPR-løsningen, derfor opgives en generelt set velfungerende digital løsning og erstattes med et teknologisk tilbageskridt.

Initiativet er et klart tilbageskridt i et digitaliseret samfund og vil bringe parkering tilbage til en tid, hvor der blev lagt et afgiftspålæg i forruden på en bil, hvor parkanten ikke var sikret en god retsstilling såfremt afgiftspålægget var regnet væk eller fjernet.

Teknologien i ANPR bruges i dag mange andre steder og er velkendt for danske bilister. Det gælder blandt andet i forbindelse med adgang til miljøzoner, broafgifter, adgang for entreprenører til genbrugspladser og efterfølgende fakturering baseret på CVR-numre ligesom den bruges i politiets ATK-vogne og de opstillede kameraer.

Nogle parkeringsselskaber vil endvidere være hindret i at videreføre deres nuværende forretningsmodel, da den primært er baseret på brugen af ANPR-baserede parkeringsløsninger. De

vil med dette indgreb derfor være lukningstruede, og har allerede oplevet en opbremsning i efterspørgslen efter digitale løsninger.

Vi støtter derfor, at der udarbejdes en ny tidssvarende bekendtgørelse for kontrolafgifter på private parkeringsområder, der omfavner den digitale og teknologiske udvikling, men samtidig sikrer parkanterne en god retssikkerhed, således som også anbefalet af arbejdsgruppen i 2013.

I DI mener vi ikke, at en høj grad af forbrugerbeskyttelse er uforenelig med smarte, tekniske og digitale løsninger, som fx ANPR-baserede parkeringsløsninger, tværtimod. Fokus bør være på, hvordan vi netop kan opnå høj grad af forbrugerbeskyttelse ved brugen af nye smarte løsninger. Frem for at indskrænke de digitale muligheder foreslår vi derfor, at vi fastholder og videreudvikler disse løsninger, men at vi samtidig arbejder for at genoprette tilliden til de digitale parkeringsløsninger og parkeringsforhold generelt gennem udvikling af et kodeks.

Via vores medlemmer er vi bekendt med, at der i branchen positivt arbejdes på, hvorledes der fortsat kan ske en anvendelse af moderne teknologi, der gør det nemmere, mere sikkert og bekvemt og overskueligt at parkere på private områder – også med brug af ANPR (nummerpladegenkendelse). Vi ser et kodeks inspireret af det, der anvendes i Storbritannien, som en mulig vej frem, der kan udmønte ministerens ønske om at styrke retsbeskyttelsen af billisterne på parkeringsområdet.

### **Ejendomsretlig råden**

DI er også meget bekymret for bekendtgørelsens ejendomsretlige konsekvenser for grundejere. DI er orienteret om, at medlemmer fra parkeringsbranchen har fået udarbejdet juridiske vurderinger af advokatselskaberne Gorrissen Federspiel (for bl.a. Apcoa og QPark) og Horten (for bl.a. Smart Parking, Avantpark). De vurderer bl.a., at der med udkastet til ændring af bekendtgørelsen vil være tale om en væsentlig ændring af retstilstanden på området. Herunder at ændringerne i det foreliggende forslag til bekendtgørelsesændring i væsentlig grad vil afskære ejerne og driftsoperatørerne af de private parkeringsområder fra at anvende ANPR-kontrolsystemer, og derfor udgør et indgreb i den private, ejendomsretlige råden over de private parkeringsområder. Advokaterne påpeger endvidere, at det er tvivlsomt, om ordlyden i færdselsloven overhovedet indeholder fornøden hjemmel for Transportministeren til at foretage et indgreb med det foreslåede indhold i ejendomsejeres private råden over parkeringsområder.

Udformningen af bekendtgørelsen i sin nuværende form vil ganske givet udgøre en hindring for såvel parkeringsselskaber som grundejere, der har parkeringsarealer, herunder pensionsselskaber og andre med store ejendomsporteføljer.

Vi skal understrege, at bl.a. grundejere, der er medlemmer af DI Ejendom: Jeudan, By & Havn, DSB-Ejendomsudvikling, NREP, Velliv, FB Gruppen, Thylander, AG Gruppen, KLP Ejendomme m.fl. har haft lejlighed til at drøfte sagen. Disse opfatter ministerens udkast til bekendtgørelse som et

indgreb i grundejernes råden over egne parkeringsarealer. De er samtidig enige i, at der er behov for at finde en løsning, som tilgodeser parkantens retsstilling.

Ejendomsejere, der har parkeringsarealer tilknyttet deres ejendomme, og som stilles til rådighed for offentligheden, vil også blive ramt af reglerne, hvis de anvender ANPR. I sidste ende kan bekendtgørelsesændringen føre til, at der bliver færre parkeringspladser tilgængelige for offentligheden.

Dette skyldes, at en tilpasning til de regler, der følger af udkastet til ændring af bekendtgørelsen, vil være dyre pga. behov for etablering af bomme og behov for parkeringsvagter. De højere omkostninger vil føre til dyrere og mere besværlige løsninger set fra parkantens synsvinkel.

På nuværende tidspunkt er det sådan, at virksomheder med parkeringsareal forholdsvis fleksibelt kan stille deres parkeringspladser til rådighed for offentligheden, fx uden for almindelig kontortid. Med udkastet til bekendtgørelsesændring, som vil føre til større omkostninger i driften af parkeringsarealerne, er der en risiko for, at prisen på særligt mindre parkeringsarealer bliver så høj, at det ikke længere kan betale sig for virksomhederne at stille parkeringsarealerne til rådighed. Dette i en situation, hvor der er en stor efterspørgsel på parkeringsmuligheder, fx i hovedstaden. Og et behov for at sikre en fornuftig udnyttelse af givne parkeringsarealer styret af en betalingsvillighed.

Også uden for hovedstadsområdet vil bekendtgørelsesændringen have store konsekvenser. Således beretter grundejere, at mange parkeringsarealer uden for hovedstadsområdet ikke vil kunne driftes på en økonomisk rentabel måde, hvis der fx er krav om bemandet p-kontrol. Det skyldes typisk, at der er tale om parkeringsarealer med et mindre antal pladser. Som eksempel kan nævnes en café ved MOLS-linien (Olga's Cafe på Gnibensvej), hvor pendlere ellers ville efterlade køretøjet hele dagen, og der således ikke ville være ledig parkering til cafeens egne kunder. Bekendtgørelsesændringen risikerer således at have en geografisk slagside til ulempe for udviklere og grundejere i provinsen.

### **Nyt udkast til bekendtgørelse – udskydelse af ikrafttræden**

Vi opfordrer således til, at transportministeriet sammen med branchens parter indleder en dialog om, hvordan en ændret, ny bekendtgørelse med ophæng i en løsning, der sikrer den ønskede adfærd, bedst kan udformes, så der sikres parkanten såvel bekvemme og prisrimelige parkeringsmuligheder som en god retsstilling, idet begge hensyn skal imødekommes ved at muliggøre udnyttelse af digitale, ressourceeffektive løsninger. Dette indebærer, som ministeren helt rigtigt har set behovet for en præcisering af regler for, hvor og hvordan ANPR kan bruges.

I lyset af at en ændring af bekendtgørelsen medfører en ændret retstilstand, og til med har stor betydning for grundejere og leverandører af parkeringsløsningers mulighed for at føre deres forretning videre, er det, som vi skriver indledningsvist, afgørende, at bekendtgørelsens

ikrafttrædelse udskydes fra 1. juli 2025 (som er 10 dage efter høringsfristen) til tidligst 1. januar 2026.

I den mellemliggende periode vil der kunne arbejdes videre med en effektiv og tillidsskabende løsning som skal sikre, at man fortsat kan anvende ANPR-løsninger med en høj grad af forbrugerbeskyttelse.

Alternativt – såfremt virksomhederne ikke vil forpligte sig til den udviklede løsning, der sikrer parkantens retsstilling, vil tidsperioden kunne anvendes af virksomhederne til at omstille sig til et nyt sæt regler, som bl.a. kan medføre behov for nye anlæg (fx bomme), ansættelse af personale mv.

Vi deltager meget gerne i et opfølgende møde og står gerne til rådighed både for en uddybning af ovenstående samt deltagelse i en hurtigt arbejdende arbejdsgruppe omkring en løsning, der fx kunne lade sig inspirere af erfaringerne fra det anvendte kodeks i Storbritanien.

Med venlig hilsen.

Helle Juhler-Verdoner, branchechef, DI Ejendom

Bo Wiberg, teamleder, DI Digital

Jacob Kjeldsen, branchedirektør, DI Handel

Jakob Scharff, branchedirektør DI Service

### **BILAG: Uddybning ift. brug af ANPR-kontrol - bruges bredt i samfundet**

ANPR-kontrol har eksisteret i mere end 10 år og bruges i dag mange steder i forbindelse med betaling og opkrævning af bl.a. broafgifter, kontrol ved miljøzoner, på genbrugspladser og i stor udstrækning også i forbindelse med parkering herunder også i kommunale p-huse.

Branchen oplever en meget stor efterspørgsel fra private grundejere efter ANPR-løsninger til deres parkeringsarealer, netop fordi det gør parkering til en nem og bekvem oplevelse for forbrugeren, samtidig med at det også giver et bedre flow og dermed en forbedret og uhindret mobilitet.

Det er vores opfattelse, at betaling med ANPR er en klar forbedring af forbrugerens retsstilling. Det løser også en række af de situationer, som mange parkanter finder unfair, herunder at man får en kontrolafgift blot fordi p-skiven ikke virkede, eller at man helt enkelt har glemt at sætte sin p-skive.

#### **Brug af ANPR til parkering i ny bekendtgørelse**

For at imødegå usikkerhed omkring parkantens retsstilling, bør det præciseres i en ny bekendtgørelse, om hvor og hvordan ANPR kan bruges, og til hvad ANPR ikke kan bruges

Endvidere er det vores anbefaling, at man arbejder med implementering af en løsning, der sikrer den rette adfærd. Det kunne fx være et adfærdskodeks, som det bl.a. kendes fra Storbritannien. Adfærdskodekset skal sikre, at man, hvis man som virksomhed har tilsluttet sig kodekset, fortsat kan udstede kontrolafgiften ved brug af ANPR. Kodekset skal stille krav til skiltning, karenperiode mv., så der sikres en høj grad af forbrugerbeskyttelse. Kodeks vil således finde anvendelse på alle former for parkeringspladser uagtet anvendelse af ANPR. Det bør udarbejdes i samarbejde med branchen. DI deltager gerne i et videre arbejde hermed.

#### **Parkantens retsstilling og mulighed for egen dokumentation**

Det er centralt, at parkanten ikke stilles ringere i forbindelse med kontrol ved ANPR end ved p-vagt kontrol. Parkering kan altid dokumenteres ved et foto taget af bilens nummerplade ved indkørsel, samt et foto ved udkørsel, og sammenholdes med digital registrering i p-apps, p-automater eller via digitale p-tilladelsessystemer. Der er derfor fuld dokumentation til rådighed for parkanten (gennem hele parkeringen og efterfølgende).

Udover at præcisere hvornår ANPR kan og ikke kan anvendes, så er det vigtigt, at der også udarbejdes et regelsæt for anvendelse af ANPR på private parkeringsarealer, som skal sikre en gennemskuelig, nem og sikker parkering, således at ANPR ikke får utilsigtede virkninger, som der desværre i de seneste måneder er fremkommet eksempler på. Vi henviser i den forbindelse til høringssvar fra berørte i branchen.

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Dennis Laue (dsl@parkeringsklagenævnet.dk)  
**Titel:** Høringssvar - jeres sagsnummer: 2024-5524  
**Sendt:** 20-06-2025 14:01  
**Bilag:** Parkeringsklagenævnet - Høringssvar.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Catherine Christiansen,

Vedhæftet fremsendes Parkeringsklagenævnets høringssvar vedrørende Transportministeriets høring over udkast til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder.

Med venlig hilsen

Dennis Laue  
Sekretariatschef



Parkeringsklagenævnet  
CVR: 39396165  
Fabrikvej 11 B  
8260 Viby J

E-mail: [dsl@parkeringsklagenævnet.dk](mailto:dsl@parkeringsklagenævnet.dk)

Transportministeriet  
Departementet  
Att: Catherine Christiansen, Fuldmægtig, [cac@trm.dk](mailto:cac@trm.dk)  
CC: [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

20. juni 2025  
Sagsnr.: 2024-5524

Til Transportministeriet

Parkeringsklagenævnet har modtaget Transportministeriets skrivelse af 23. maj 2025 om høring over udkast til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder.

### Den foreslåede ændring

Den nugældende bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder § 1, stk. 1 og 2, er formuleret således:

*"§ 1. Meddelelse om en kontrolafgift pålagt på private parkeringsområder skal være skriftlig.*

*Stk. 2. Oplysning om, at kontrolafgift er pålagt, skal meddeles føreren ved, at et dokument, som indeholder oplysning om, at kontrolafgiften er pålagt, anbringes umiddelbart synligt på køretøjet eller overgives til føreren. Hvis køretøjet fjernes, før det har været muligt at anbringe dokumentet på det, og hvis det ikke har været muligt at overgive dokumentet til føreren, kan meddelelse om, at kontrolafgift er pålagt, dog efterfølgende sendes til ejeren eller brugeren af køretøjet."*

Transportministeriets forslag til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder medfører blandt andet, at nugældende § 1, stk. 1, formuleres således:

*"En kontrolafgift på private parkeringsområder skal meddeles føreren ved, at et dokument, som indeholder oplysning om kontrolafgiften, anbringes umiddelbart synligt på køretøjet eller overgives til føreren på det pågældende parkeringsområde."*

Forslaget til ændringen af bekendtgørelsen medfører således, at følgende formulering fjernes fra bekendtgørelsen:

*" ...*

*Hvis køretøjet fjernes, før det har været muligt at anbringe dokumentet på det, og hvis det ikke har været muligt at overgive dokumentet til føreren, kan meddelelse om, at kontrolafgift*



*er pålagt, dog efterfølgende sendes til ejeren eller brugeren af køretøjet.  
..."*

### Høringsbrevet

I høringsbrevet anfører Transportministeriet blandt andet:

*" ...*

*Der har fra forskellig side, herunder bl.a. [...] Parkeringsklagenævnet, været fremlagt og anvendt fortolkninger, som ikke vurderes at være i overensstemmelse med de gældende regler.  
..."*,

*" ...*

*Transportministeriet har bl.a. overfor Parkeringsklagenævnet gjort det klart, hvordan reglerne skal forstås. Også Forbrugerombudsmanden har gjort opmærksom på, at ovennævnte koncepter og metoder ikke lever op til reglerne.  
..."*

*og*

*" ...*

*Med ændringen af bekendtgørelsen tydeliggøres, at det alene vil være muligt for private parkeringsselskaber at meddele en kontrolafgift til føreren ved, at et dokument, som indeholder oplysning om kontrolafgiften, anbringes umiddelbart synligt på køretøjet eller overgives til føreren på det pågældende parkeringsområde.  
..."*

### Om Parkeringsklagenævnet

Parkeringsklagenævnet er et uafhængigt godkendt privat tvistløsningsorgan.

Parkeringsklagenævnet er oprettet af Danske Private Parkeringsselskabers Brancheforening (DPPB), Forbrugerrådet Tænk og Forenede Danske Motorejere (FDM) i henhold til færdselslovens § 122 d.

Vedtægterne for Parkeringsklagenævnet er udarbejdet med afsæt i standardvedtægterne fra Nævnenes Hus for godkendte private tvistløsningsorganer og er godkendt af Erhvervsministeren i medfør af forbrugerklagelovens kapitel 3.

I Parkeringsklagenævnets vedtægter er indskrevet bestemmelser, der omhandler nævnets sammensætning og uafhængighed.

Formanden for Parkeringsklagenævnet er dommer, hvilket fremgår af Parkeringsklagenævnets vedtægters § 7, stk. 1, 1. pkt., 1. led.

Nævnsforsamlingens sammensætning ved afgørelse af sagerne er blandt andet reguleret ved vedtægternes § 15, stk. 2, 2. pkt.:





" ...

*Når Parkeringsklagenævnet træffer afgørelse, skal det bestå af en formand og mindst to medlemmer valgt blandt repræsentanterne for forbruger- og erhvervsinteresser, således at sidstnævnte er ligeligt repræsenteret.*

..."

Nævnsmedlemmerne er (ligesom i øvrige godkendte private klagenævne) udpeget af enten en brancheorganisation eller en forbrugerorganisation. I Parkeringsklagenævnet er disse organisationer DPPB (Danske Private Parkeringsselskabers Brancheforening) som brancheorganisation og FDM samt Forbrugerrådet Tænk som forbrugerorganisationer.

Af vedtægternes § 15, stk. 2, 3. pkt. fremgår:

" ...

*Hvis et nævnsmedlem, der repræsenterer erhvervs- eller forbrugerinteresser, er forhindret i at deltage i et møde, tilfalder dette medlems stemme et eventuelt andet tilstedeværende nævnsmedlem, der repræsenterer samme interesser.*

..."

Parkeringsklagenævnet er således til enhver tid ved afgørelsen af sager og fortolkning af lovgivning og retskilder ligeligt repræsenteret med hensyn til forbruger- og erhvervsinteresser.

Sekretariatets uafhængighed af de stiftende organisationer er indskrevet i vedtægternes § 8, stk. 1, 1. pkt.:

" ...

*Til Parkeringsklagenævnet er knyttet et sekretariat, der i sin funktion er uafhængigt af de stiftende organisationer.*

..."

For både sekretariatet og nævnets medlemmer er indskrevet følgende i vedtægternes § 13:

" ...

*For Parkeringsklagenævnets medlemmer og sekretariat gælder, at*  
*1) der må ikke modtages instrukser fra nogen af parterne eller disses repræsentanter, og*  
*2) aflønningen skal ske på en måde, der ikke er knyttet til resultatet af proceduren.*

..."

Parkeringsklagenævnets uafhængighed er en forudsætning for, at Parkeringsklagenævnet til enhver tid kan fungere effektivt, objektivt og retfærdigt, og er et afgørende element i at kunne sikre den fornødne tillid til Parkeringsklagenævnets arbejde.

### **Parkeringsklagenævnets praksis**

Parkeringsklagenævnet behandler et stort antal sager – herunder sager vedrørende ANPR-pladser – med meget nuancerede problemstillinger, og alle sager behandles individuelt ud fra det konkrete indhold i sagerne.



Som eksempler på nævnets praksis kan nævnes følgende udsnit af sager fra Parkeringsklagenævnet (disse afgørelser kan findes på Parkeringsklagenævnets hjemmeside, hvor de kan læses i deres helhed):

Ved den første centrale afgørelse vedrørende ANPR (sag 1968) og andre lignende sager, er det lagt til grund, at betaling for parkeringen kunne ske indtil 48 timer efter, at området var forladt, at klageren ikke havde foretaget behørig betaling og at køretøjet havde forladt området på tidspunktet for kontrolafgiftens udstedelse. Nævnets flertal har navnlig lagt vægt på, at klageren efterfølgende modtog en skrivelse, der indeholdt de relevante oplysninger, hvorved klageren havde mulighed for at forholde sig til kontrolafgiften – i overensstemmelse med bekendtgørelsens § 2. Nævnets flertal har derfor fundet, at kontrolafgiften i denne situation kan opretholdes.

Parkeringsklagenævnet har ligeledes truffet afgørelse i en række sager vedrørende ANPR, hvor der på parkeringsområderne er vilkår om henholdsvis anvendelse af p-tilladelse (sag 7578), anvendelse af enten p-tilladelse eller forudbetaling (sag 9312), alene vilkår om forudbetaling (sag 9736) og vilkår om betaling, der skal ske inden pladsen forlades (sag 9878). I disse sager har nævnets flertal fundet, at det er muligt at anbringe en meddelelse på køretøjet om, at kontrolafgiften er pålagt, (eller overdrage meddelelsen til føreren), hvorfor nævnets flertal har fundet, at kontrolafgiften ikke kan opretholdes i disse situationer.

Transportministeriet er af sekretariatet blevet gjort opmærksom på ovenstående sager og nævnets praksis efter at have udvist interesse herfor.

Parkeringsklagenævnet afgør således både sager vedrørende ANPR-pladser, hvor indklagede får medhold, og ligeledes sager hvor klageren får medhold – afhængigt af de konkrete omstændigheder i den enkelte sag.

### **Fortolkning af den gældende bekendtgørelse**

Ved fortolkningen af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder nr. 202 af 28/02/2014, § 1, stk. 2 og § 2 har Parkeringsklagenævnet i første række lagt vægt på ordlyden:

” ...

*Oplysning om, at kontrolafgift er pålagt, skal meddeles føreren ved, at et dokument, som indeholder oplysning om, at kontrolafgiften er pålagt, anbringes umiddelbart synligt på køretøjet eller overgives til føreren. Hvis køretøjet fjernes, før det har været muligt at anbringe dokumentet på det, og hvis det ikke har været muligt at overgive dokumentet til føreren, kan meddelelse om, at kontrolafgift er pålagt, dog efterfølgende sendes til ejeren eller brugeren af køretøjet.*

...”

” ...

*§ 2. En meddelelse om, at kontrolafgift er pålagt, skal indeholde oplysninger om:*

- 1) Hvilket eller hvilke parkeringsvilkår der er overtrådt,*
- 2) tid og sted for observationen samt køretøjets registreringsnummer,*
- 3) andre væsentlige faktiske oplysninger, der er lagt til grund ved pålæg af kontrolafgiften,*
- 4) fristen for betaling af kontrolafgiften, og*
- 5) hvortil indsigelser over kontrolafgiften kan rettes.*

..."

Parkeringsklagenævnet har endvidere lagt vægt på rapporten, "*Bedre Forbrugerbeskyttelse på Parkeringsområdet*", afgivet af en arbejdsgruppe nedsat under Justitsministeriet. Som det fremgår af bekendtgørelsens forarbejder (side 5 i lovforslaget), er bekendtgørelsens udformning en del af de anbefalinger, arbejdsgruppen fremkom med i forhold til regeringens administrative forskrifter. På side 178-179 i rapporten fremgår følgende vedrørende arbejdsgruppens overvejelser:

" ...

*Imidlertid anser arbejdsgruppen det for afgørende, at parkanten modtager de relevante oplysninger, der giver parkanten mulighed for at forholde sig til kontrolafgiften.*

..."

" ...

*Arbejdsgruppen finder imidlertid, at det afgørende er, at føreren af køretøjet modtager de relevante oplysninger på en måde, hvor der er den fornødne sikkerhed for, at de er kommet vedkommende til kundskab*

..."

Af forbrugerombudsmandens vurderinger af 23. august 2023 og 10. oktober 2023 vedrørende parkeringsoperatører, der har anvendt ANPR og efterfølgende sendt skrivelse med meddelelse om kontrolafgift (sagsnumre FO-22/05070-23 og FO-22/11329-13), fremgår blandt andet:

" ...

*Det er Forbrugerombudsmandens vurdering, at [parkeringsoperatørens] kontrolpraksis og opkrævning af kontrolafgifter er i strid med færdselslovens § 122 c og kontrolafgiftbekendtgørelsens § 1, stk. 2, da forbrugerne ikke modtager meddelelsen om en pålagt kontrolafgift, som det er foreskrevet i bekendtgørelsen.*

..."

og

" ...

*Forbrugerombudsmanden finder efter en naturlig sproglig forståelse af bestemmelsens ordlyd, at der skal være tale om forhold, som ejeren af parkeringsområdet ikke selv har kontrol over. Dette er efter Forbrugerombudsmandens opfattelse ikke tilfældet, når [parkeringsoperatøren] selv har indrettet sin kontrolpraksis således, at det ikke er muligt at anbringe meddelelsen om en pålagt kontrolafgift på køretøjet eller overgive den til føreren.*

..."

Forbrugerombudsmanden har ikke inddraget Parkeringsklagenævnet i forbindelse med udarbejdelse af vurderingerne.

Poul Schmith/Kammeradvokaten er 21. november 2023 fremkommet med følgende vurdering:

" ...

*Det fremgår ikke, hvorfor arbejdsgruppen tog udgangspunkt i en situation, hvor et dokument om kontrolafgiften enten anbringes umiddelbart synligt på køretøjet eller overgives til*



*føreren. Der fremgår heller ikke noget af hverken rapporten eller forarbejderne om, hvornår der kan siges at være tale om en situation, hvor køretøjet er fjernet, før det har været muligt at anbringe dokumentet på køretøjet eller overgive det til føreren. Intentionen med bestemmelsen må antages at være, at der sikres en så god dokumentation som muligt.*

*Det er på denne baggrund vores vurdering, at det ikke er i strid med bekendtgørelsens § 1, stk. 2, at kontrol med overholdelse af aftalevilkårene ikke foretages af parkeringsvagter, som kan anbringe en eventuel kontrolafgift fysisk på køretøjet eller overgive den til føreren, men i stedet ved at oplysninger om køretøjers ind- og udkørsel fra parkeringsområdet (fotos fra nummerpladescanning) efterfølgende sammenholdes med oplysninger om betalinger.*

*Ved anvendelse af en sådan kontrolordning er det ikke muligt at placere kontrolafgiften i forruden eller overgive dokumentet til føreren, før køretøjet er fjernet, og bekendtgørelsens § 1, stk. 2, må forstås sådan, at meddelelse om kontrolafgift i sådanne situationer i stedet kan sendes til ejeren eller brugeren af køretøjet med posten (eller e-Boks). Det afgørende må være, at meddelelsen indeholder den fornødne dokumentation for, at kontrolafgiften er pålagt med rette, så modtageren kan forholde sig til afgiften. Vi bemærker, at vurderingen er behæftet med en vis usikkerhed.*

*..."*

Gorrissen Federspiel har i marts 2025 udarbejdet en vurdering, hvori følgende konkluderes:

*" ...*

*Lovens ord og forarbejder, herunder arbejdsgruppens rapport fra 2013, samt retspraksis og reale grunde støtter entydigt, at de nugældende regler ikke er til hinder for brugen af ANPR-kontrolsystemet.*

*Der er således ikke hjemmel til Forbrugerombudsmanden standpunkt om, at undtagelsen i § 1, stk. 2, 2. pkt., i BEK nr. 202 af 28/02/2014, ikke gælder, hvis parkeringsselskabet selv har indrettet sin kontrolpraksis på en måde, så det ikke er muligt at meddele kontrolafgiften som foreskrevet i bekendtgørelsen.*

*Forbrugerombudsmandens synspunkt om, at kontrolafgift skal placeres i forruden, for at parkanten bliver gjort opmærksom på sin forseelse, er ikke hjemlet.*

*Der er heller ikke holdepunkter i forarbejderne for, at ministeren skulle have kompetence til ved bekendtgørelse at regulere disse forhold.*

*De parkeringskoncepter, hvor det først, efter at den, der parkerer, har forladt parkeringsområdet, kan konstateres, om der er sket en overtrædelse, falder uden for bestemmelsen. De øvrige parkeringskoncepter, hvor en overtrædelse af vilkårene for parkeringen kan konstateres inden udkørslen fra parkeringsområdet, er efter vores vurdering omfattet af § 1, stk. 2, i BEK nr. 202 af 28/02/2014, dog er det vores fortolkning, at bestemmelsens 2. punktum kan finde anvendelse, og at der derfor heller ikke ved brug af disse parkeringskoncepter er noget til hinder for, at meddelelse om, at kontrolafgift er pålagt, gives på anden vis end ved en gul seddel i forruden/ overgivelse til føreren, f.eks. ved almindeligt brev eller til ejers/brugers e-*



Boks.

..."

Som det fremgår af ovenstående, er der således flere juridiske vurderinger af, hvorledes den nugældende bekendtgørelses § 1, stk. 2 skal fortolkes i forhold til parkeringsområder med ANPR og situationer, hvor meddelelse om kontrolafgiften eftersendes til bilisten.

#### **Udkast til ændring af bekendtgørelsen**

En ændring af bekendtgørelsen som den foreslåede vil medføre, at enhver kontrolafgift skal anbringes fysisk på køretøjet eller overdrages direkte til føreren.

Parkeringsklagenævnet skal bemærke, at nævnet har set flere eksempler på, at bilister bevidst har forladt parkeringsområder, inden det var muligt for parkeringsvagten at anbringe meddelelsen om kontrolafgiften på køretøjet eller overdrage denne til bilisten.

Det bemærkes endvidere, at den foreslåede ændring af bekendtgørelsen vil kunne medføre et skridt væk fra digitalisering på et forretningsområde, hvor teknologien til digitalisering allerede synes at være færdigudviklet og taget i brug.

Af rapporten "*Bedre Forbrugerbeskyttelse på Parkeringsområdet*" fremgår på side 179:

" ...

*Arbejdsgruppen skal derfor henstille til, at Justitsministeriet – som ressortansvarlig for den pågældende bekendtgørelse – vil være lydhør for at ændre bekendtgørelsen med henblik på, at meddelelse om kontrolafgiftens pålæggelse kan gives på anden tilsvarende sikker måde, hvis der udvikles nye metoder og forretningskoncepter hertil – f.eks. ved at meddelelsen gives føreren elektronisk.*

..."

Parkeringsklagenævnet er selvsagt interesseret i et klart og utvetydigt retsgrundlag, hvorpå der kan træffes afgørelser. En præcisering af retsgrundlaget er derfor velkommen.

Det bemærkes i denne sammenhæng, at det kan være formålstjenstligt, at ændringsforslag til bekendtgørelsen undergives et tilsvarende forarbejde som ved udarbejdelsen af bekendtgørelsen i 2013.

Med venlig hilsen

f. Parkeringsklagenævnet

Dennis Laue  
Sekretariatschef

---

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Mette Nørgaard Larsen (MEL@bl.dk)  
**Titel:** Høringssvar - BL - Danmarks Almene Boliger - Høring over udkast til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder, sagsnr. 2024 - 5524  
**Sendt:** 20-06-2025 13:19  
**Bilag:** 20250620 - Høringssvar - Høring over udkast til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parker.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet

Vedlagt fremsendes BL – Danmarks Almene Boligers høringssvar til 'Høring over udkast til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder', sagsnummer 2024 - 5524 .

Med venlig hilsen

København, den 20. juni 2025

## Høringssvar – Høring over udkast til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder

BL – Danmarks Almene Boliger er netop blevet bekendt med Høring over udkast til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder. Forslaget betyder, at det pr. 1. juli 2025 ikke vil være muligt for private grundejere at have parkeringsordninger uden brug af parkeringsvagter.

Det følger af høringsbrevet, at formålet med forslaget er at skabe en retsbeskyttelse af bilisten. Dog finder forslaget kun anvendelse på private parkeringsområder. Det kan undre, at det samme beskyttelseshensyn ikke gælder på offentlige parkeringsområder, som fx ved hospitaler.

I lyset af, at forslaget gælder for private grundejere – og kun private grundejere – så er det kritisabelt, at høringen ikke er sendt ud til hverken, BL, EjendomDanmark, Andelsboligforeningernes Fællesrepræsentation, SMVDanmark, Horesta m.fl.

BL har således ikke haft mulighed for at høre de almene boligorganisationer og dermed vurdere, hvor mange steder forslaget vil medføre praktiske og økonomiske problemer.

Med venlig hilsen



Bent Madsen  
Adm. direktør

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** René Dyberg (RENDYB@lejerbo.dk)  
**Titel:** Sagsnummer: 2024 - 5524  
**Sendt:** 19-06-2025 12:52  
**Bilag:** Høringssvar til transportministeren.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hej,

Vedhæftet er høringssvar fra Lejerbo Farum

Venlig Hilsen

René Dyberg  
Lokalinspektør

[rendyb@lejerbo.dk](mailto:rendyb@lejerbo.dk)



Lejerbo Farum  
Frederiksborgvej 8  
3520 Farum

Servicecenter +45 3084 5000

[www.lejerbo.dk](http://www.lejerbo.dk)



Farum den 19. juni 2025

Til Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

## **Høringssvar vedrørende forslag om ændring af regler for digital parkeringskontrol (ANPR)**

På vegne af Lejerbo i Farum vil jeg som lokalinspektør for afdelingerne på Frederiksborgvej og Paltholmpark gerne give vores perspektiv på den foreslåede ændring af reglerne for digital parkeringskontrol – og hvorfor vi mener, at en indskrænkning eller et forbud mod ANPR-løsninger vil være et stort tilbageskridt.

Vi har for nylig implementeret en digital parkeringsløsning med nummerpladescannere, og erfaringerne er entydigt positive – både for beboerne og for vores lokale drift.

### Tidligere manuel håndtering var uholdbar

Før overgangen til den digitale løsning var parkeringshåndteringen både ressourcekrævende og ineffektiv. Samtidig skabte det manuelle system frustration hos både beboere og deres gæster. En gæst skulle tidligere hente en fysisk licens hos beboeren, udfylde den, og nå tilbage til bilen, inden en eventuel parkeringsvagt kom forbi. Det var u hensigtsmæssigt – især for ældre eller gangbesværede.

Og ofte var det uklart, hvornår – eller om – en parkeringsvagt ville komme. Beboere oplevede at finde alle pladser optaget af uvedkommende, uden mulighed for selv at parkere, selvom de havde gyldig tilladelse.

### Den digitale løsning fungerer – og letter hverdagen

Med ANPR-systemet har vi i dag en løsning, der er både fleksibel, brugervenlig og langt mere effektiv. Beboerne administrerer selv deres licenser online via app eller webportal – og kan selv tilføje eller ændre registreringsnumre, fx ved lånebil eller værkstedsophold. Systemet krydstjekker automatisk med motorregisteret og sikrer, at kun reelt hjemmehørende køretøjer bliver godkendt.

Gæster registreres ved hjælp af en QR-kode, som beboerne nemt deler. Gæsten kan scanne den fra sin telefon – enten hjemmefra eller på stedet – og har ro til at gøre det i eget tempo. Ingen skal længere løbe op og ned ad trapper for at hente et stykke papir.

Ændringer i gæstetilladelser – fx fra 24 til 48 timer – kan foretages digitalt på få minutter. Tidligere tog sådanne ændringer uger og krævede stor administration.



QR-koder kan også anvendes ved langtidsbesøg, udlejning eller særlige behov – og dermed håndtere langt flere behov end den tidligere model.

For beboerne betyder det færre konflikter – og mere tillid

Siden overgangen har vi oplevet markant færre klager. Beboerne har igen mulighed for at finde en ledig plads, når de kommer hjem. Gæster føler sig ikke jaget af uklare regler eller manuelle procedurer. Og vi som driftsansvarlige kan fokusere på vores reelle opgaver – ikke papirarbejde og licensstyring.

Vi oplever også høj tilfredshed med kundeservicen. Hvis vi har spørgsmål eller behov for justeringer, får vi hurtigt hjælp. Det skaber tillid – og er en klar forbedring ift. den tidligere ordning.

Derfor bør digital parkeringskontrol bevares

For os har den digitale løsning været en gevinst – både i forhold til drift, beboertilfredshed og fleksibilitet. Vi vil derfor advare imod at begrænse eller forbyde brugen af ANPR-teknologi. Det vil ikke løse problemer – tværtimod risikerer vi at genindføre et system, som både er tungt, ufleksibelt og fyldt med potentielle konflikter.

Vi stiller os gerne til rådighed for uddybning eller dialog.

Med venlig hilsen

René Dyberg  
Lokalinspektør

Lejerbo Farum  
Afdeling 045-0, 045-2 og 243-0  
Frederiksborgvej 8-30 / Frederiksborgvej 30A -B – C / Paltholmpark 1-63, 3520 Farum

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Jens Knudsen (jens@proximus.dk)  
**Titel:** Høringssvar sagsnummer 2024 - 5524  
**Sendt:** 19-06-2025 10:29  
**Bilag:** Høringssvar - Avantpark.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Med venlig hilsen

**Jens Knudsen**  
Økonomi

Langelinie 5, 5230 Odense M  
Mob. 4040 7838  
Tlf. 7020 7799

Email [jens@proximus.dk](mailto:jens@proximus.dk)  
Web [www.proximus.dk](http://www.proximus.dk)  
Thor Langes Vej 9B, 5230 Odense M (*Privat*)



**Til Transportministeriet**  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K



## Høringssvar til Transportministeriet

---

### **Vedrørende forslag om ændring af regler for digital parkeringskontrol (ANPR)**

Vi ejer og administrerer en række parkeringsarealer i Rødovre og Hellerup - herunder på adresser som Hellerupvej 46, Rødovrevej 239 (Rødovre) og Roskildevej 244 (Rødovre). Vores parkeringspladser benyttes af både erhvervslejere og beboere, og deres tilfredshed afhænger i høj grad af, at parkeringspladsen fungerer - døgnet rundt.

Vi ønsker med dette høringssvar at dele vores praktiske erfaringer med digital parkeringskontrol og vores bekymring for konsekvenserne ved et muligt forbud eller indskrænkning.

Vores erfaring med manuel kontrol - altså lejlighedsvis vagtbesøg - har været utilfredsstillende. Der opstår hurtigt frustration blandt beboere, som ikke kan finde parkering, når de kommer hjem. Erhvervslejere klager over, at deres kunder og leverandører må opgive at parkere, fordi uvedkommende optager pladserne. Vi har set dette gentage sig på tværs af adresser - og løsningen har været at implementere fuldautomatisk, digital kontrol baseret på nummerpladegenkendelse.

Det digitale system registrerer alle ind- og udkørsler og sikrer, at kun besøgende med ærinde på ejendommen benytter pladsen. Vi kan tilpasse systemet til de enkelte lejere, så deres gæster og samarbejdspartnere nemt kan parkere - f.eks. via QR-koder eller digitale licenser.

Samtidig elimineres de klassiske 'fejlbøder' - som når nogen glemmer at sætte p-skive, parkerer få centimeter skævt eller først får registreret bilen lidt forsinket. Systemet arbejder med rimelige grænser og indbyggede sikkerhedsforanstaltninger, som sikrer, at fejl ikke straffes urimeligt.

En vigtig del af den løsning vi benytter, er, at alle afgifter kvalitetssikres manuelt, før de afsendes. Derudover opereres der med en såkaldt karenperiode på flere dage efter en overtrædelse, hvor der ikke udsendes afgifter - for at undgå at borgere modtager flere afgifter, før de har haft en reel chance for at reagere.

Som ejendomsejere har vi konstant adgang til statistikker og dokumentation for belægning, hvilket også gør os bedre i stand til at planlægge og justere udlejning. Samtidig sætter vi stor pris

på den åbenhed og tilgængelighed, der kendetegner den digitale løsning. Der er ingen tvivl om reglerne, og hjælpen er altid til at få fat på.

Digital parkeringskontrol har givet os ro omkring et område, der tidligere var præget af konflikter og klager. Det har lettet vores drift og øget tilfredsheden blandt både beboere og erhvervslejere.

Vi vil derfor kraftigt advare imod et forbud mod denne teknologi. Det vil være et tilbageskridt - både for os som ejendomsansvarlige og for brugerne af pladserne.

Vi stiller os gerne til rådighed for spørgsmål eller dialog med ministeriet.

Med venlig hilsen,

For Teglværkskoven ApS, Damhuskroen Aps og ApS af 12. maj 2016.

Jens Knudsen

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@TRM.dk), Thomas Søby (thomas.soeby@avantpark.dk)  
**Fra:** Claus Strand (claus@mcstrand.dk)  
**Titel:** Høringssvar Vedr: Sagsnummer: 2024 – 5524.  
**Sendt:** 18-06-2025 19:03  
**Bilag:** Høringssvar - Claus Strand - Andreas Holm - Mikkel Wyrztz - Lars Dinesen - McDonalds - juni 2025.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til rette vedkommende!

**Vedr: Sagsnummer: 2024 – 5524**

Venlig hilsen/Best regards

Claus Strand  
Ejer/Owner  
***SERVICE is not a department - it's an ATTITUDE***

☎: +45 2030 2517

**Til Transportministeriet**  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

Vedrørende: Forslag om indskrænkning af brugen af digital parkeringskontrol (ANPR)

Som franchisetagere af 28 McDonald's-restauranter i Danmark - herunder i Hørsholm, Helsingør, Hillerød, Birkerød, Frederikssund, Slagelse, Farum, Maribo, Vordingborg, Rønnede, Valby, Vallensbæk, Hovedbanegården, Amager Centret, Taastrup, Friheden, Greve, Køge, Kgs. Nytorv, Fisketorvet, Industriens Hus, København Ø, Fields, Glostrup, Karlslunde, Herlev, Kastrup og Gladsaxe - ønsker vi at afgive høringssvar i forbindelse med den verserende debat og eventuel revision af parkeringsbekendtgørelsen, herunder reglerne for brugen af digital parkeringskontrol (ANPR).

**Et nødvendigt redskab til moderne gæsteservice**

Hos McDonald's er gæsteoplevelsen altafgørende. Derfor har McDonald's Danmark besluttet, at alle restauranter fremadrettet kun må anvende automatisk nummerpladegenkendelse (ANPR) til parkeringskontrol. Manuelle p-vagter og fysiske afgifter er udfaset. Dette skyldes et ønske om mere gennemsigelige, servicevenlige og datadrevne løsninger - i tråd med samfundets øvrige digitalisering.

Som franchisetagere har vi på nuværende tidspunkt implementeret ANPR-løsning i 12 af ovennævnte restauranter - og erfaringerne er entydigt positive.

**Resultater og gevinster - for både gæster, drift og samfund**

1. Gæsteoplevelsen er markant forbedret

- 90 minutters gratis parkering - med mulighed for 2 timers forlængelse via QR-kode.
- Ingen bøder for glemte p-skiver, skævt holdt bil eller skift til sommertid.
- 100% digital og gennemsigtig håndtering af parkeringen.

2. Effektiv pladsudnyttelse - uden pendlere

- I Maribo og Slagelse var parkeringspladserne tidligere blokeret af pendlere, ofte fra morgenstunden.
- I Hørsholm var samtlige 50 pladser ofte optaget fra kl. 8 - mens kun 3-4 gæster var inde i restauranten.

3. Færre konflikter og øget tryghed

- Medarbejdere oplever markant færre konfrontationer og klager.
- Gæster får besked digitalt og med dokumentation - ikke en overraskelse i forruden.
- Politiet har i flere tilfælde haft gavn af adgang til data til opklaring af kriminalitet.

#### 4. Drift og data som beslutningsgrundlag

- Systemet giver præcise data om besøgstal, besøgsvarighed, peak hours og kapacitetsudnyttelse.

#### **Et forbud mod ANPR vil være et tilbageskridt**

Det vil være et massivt tilbageskridt at forbyde eller stærkt begrænse ANPR. Vi har tidligere benyttet manuel parkeringskontrol med vagter og bødeforlæg i ruden - og det skabte et væld af problemer:

- Mistillid fra gæster
- Bøvl for medarbejdere
- Manglende fleksibilitet for reelle besøgende
- Uopdaget misbrug fra pendlere og langtidsparkering

#### **McDonald's mission er service, ordentlighed og kvalitet**

Vores brand og daglige drift bygger på klare værdier. ANPR-teknologi hjælper os med at leve op til netop disse værdier. Det gør det muligt at fokusere på det, vi er sat i verden for: at give gæsterne en god oplevelse - uden uretfærdige bøder, stress over p-skiver eller konfrontationer med vagter.

#### **Afsluttende opfordring**

Veg håber, at ministeriet vil lytte til de erfaringer, vi som erhvervsdrivende har gjort os. ANPR er ikke et problem - det er en løsning. En moderne, fair og teknologisk løsning, som Danmark burde være stolt af at have udviklet og implementeret.

Vi stiller os naturligvis gerne til rådighed for yderligere drøftelser eller fremvisning af vores løsning i praksis.

Med venlig hilsen,

Claus Strand  
Franchisetager, McDonald's Danmark

Andreas Holm  
Franchisetager, McDonald's Danmark

Mikkel Wyrzt  
Franchisetager, McDonald's Danmark

Lars Dinesen  
Franchisetager, McDonald's Danmark



---

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Morten Jeppesen (morten@pressconnect.dk), Lars Thylander (lt@thylander.dk), Michael Brichmann (mb@thylander.dk)  
**Fra:** Dorte Munk Evans (dme@thylander.dk)  
**Titel:** Høringssvar Thylander A/S / Sagsnummer 2024 - 5524  
**Sendt:** 19-06-2025 10:34  
**Bilag:** Høringssvar - Thylander AS - juni 2025.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Med venlig hilsen | Best regards

**Dorte Munk Evans**  
Head of HR & Admin

M (+45) 24 43 65 02 | T (+45) 70 22 99 22

---

**THYLANDER**

Thylander A/S | Bredgade 40 | 1260 København K | thylander.dk

The content of this message is confidential. If you have received it by mistake, please inform us by replying to the email and delete the message. Any use, distribution, copying or disclosure by any other person is strictly prohibited. The security of this email cannot be guaranteed, and is opened at the recipient's own risk. The sender will not be held liable for any damage caused by the message.

**Til Transportministeriet**

**Vedrørende forslag om ændring af regler for digital parkeringskontrol (ANPR)**

I Thylander A/S forvalter vi en bred portefølje af ejendomme, hvor velfungerende parkeringsforhold er en integreret del af vores samlede service over for lejere og besøgende. Vi ønsker med dette høringssvar at give udtryk for vores bekymring over det foreslåede forbud mod digital parkeringskontrol baseret på nummerpladegenkendelse (ANPR).

Vi har gennem årene gjort os omfattende erfaringer med forskellige former for parkeringsadministration. Traditionelle løsninger med manuel kontrol kan i nogle tilfælde være utilstrækkelige.

Det er netop derfor, vi har valgt både at have manuelle ordninger og implementere digitale løsninger, der gør det muligt at håndtere parkering mere præcist, fleksibelt og retfærdigt. ANPR-teknologi har bidraget væsentligt til at reducere konflikter og misbrug – samtidig med at systemet kan tilpasses individuelle behov hos den enkelte lejer. Gæster kan for eksempel nemt registreres digitalt, og brugere får tydelig information og adgang til support, når det er nødvendigt.

Et andet vigtigt element er den manuelle gennemgang og kvalitetssikring af alle afgifter, inden de afsendes.

Som ejendomsejer og administrator sætter vi desuden stor pris på den indsigt, systemet giver i belægningsdata og brugsmønstre. Det gør os i stand til at optimere både drift og udlejning – og det giver bedre vilkår for de mennesker, der dagligt bruger arealerne.

Digital parkeringskontrol har vist sig at være en effektiv løsning i en række tilfælde. Det har lettet driften og skabt mere retfærdige forhold. Derfor vil vi kraftigt advare mod at fjerne muligheden for at anvende denne teknologi. Et forbud vil i vores optik være et skridt i den forkerte retning – både i forhold til moderne forvaltning og hensynet til brugerne.

Vi deltager meget gerne i en konstruktiv dialog med ministeriet, hvis der ønskes yderligere indsigt i vores erfaringer.

Med venlig hilsen

**Thylander A/S**

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Fra:** Christian Ellegaard (christian@ellegaard-helfferich.com)  
**Titel:** Sagsnummer: 2024 - 5524  
**Sendt:** 18-06-2025 22:39  
**Bilag:** høringssvar - Ellegaard & Wiidau - juni 2025[100].pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet

Jeg vedlægger hermed høringssvar jf. ovenstående sagsnr.

Med venlig hilsen / Best regards

Christian Ellegaard

**Til Transportministeriet**  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

Høringssvar til Transportministeriet

---

### **Vedrørende forslag om ændring af regler for digital parkeringskontrol (ANPR)**

Vi ejer og administrerer en række parkeringsarealer i Storkøbenhavn – herunder på adresser som Roskildevej, Platanvej, Kong Georgs Vej, Damhus Boulevard, Folehaven og Indiakaj. Vores parkeringspladser benyttes af både erhvervslejere og beboere, og deres tilfredshed afhænger i høj grad af, at parkeringspladsen fungerer – døgnet rundt.

Vi ønsker med dette høringssvar at dele vores praktiske erfaringer med digital parkeringskontrol og vores bekymring for konsekvenserne ved et muligt forbud eller indskrænkning.

Vores erfaring med manuel kontrol – altså lejlighedsvis vagtbesøg – har været utilfredsstillende. Der opstår hurtigt frustration blandt beboere, som ikke kan finde parkering, når de kommer hjem. Erhvervslejere klager over, at deres kunder og leverandører må opgive at parkere, fordi uvedkommende optager pladserne. Vi har set dette gentage sig på tværs af adresser – og løsningen har været at implementere fuldautomatisk, digital kontrol baseret på nummerpladegenkendelse.

Det digitale system registrerer alle ind- og udkørsler og sikrer, at kun besøgende med ærinde på ejendommen benytter pladsen. Vi kan tilpasse systemet til de enkelte lejere, så deres gæster og samarbejdspartnere nemt kan parkere – f.eks. via QR-koder eller digitale licenser.

Samtidig elimineres de klassiske 'fejlbøder' – som når nogen glemmer at sætte p-skive, parkerer få centimeter skævt eller først får registreret bilen lidt forsinket. Systemet arbejder med rimelige grænser og indbyggede sikkerhedsforanstaltninger, som sikrer, at fejl ikke straffes urimeligt.

En vigtig del af den løsning vi benytter, er, at alle afgifter kvalitetssikres manuelt, før de afsendes. Derudover opereres der med en såkaldt karenperiode på flere dage efter en overtrædelse, hvor der ikke udsendes afgifter – for at undgå at borgere modtager flere afgifter, før de har haft en reel chance for at reagere.

Som ejendommejere har vi konstant adgang til statistikker og dokumentation for belægning, hvilket også gør os bedre i stand til at planlægge og justere udlejning. Samtidig sætter vi stor pris på den åbenhed og tilgængelighed, der kendetegner den digitale løsning.

Digital parkeringskontrol har givet os ro omkring et område, der tidligere var præget af konflikter og klager. Det har lettet vores drift og øget tilfredsheden blandt både beboere og

erhvervslejere.

Vi vil derfor advare imod et forbud mod denne teknologi. Det vil være et tilbageskridt – både for os som ejendomsansvarlige og for brugerne af pladserne.

Vi foreslår at Ministeriet sammen med parkeringsbranchen og andre interessenter (f.eks. FDM) igangsætter et arbejde for at forbedre/udvide bekendtgørelsen med et (omfattende) sæt spilleregler (se f.eks. det engelske Code of Practice for parkeringsselskaber) for branchen. Der er brug for en oprydning / præcisering af reglerne så “de få ikke ødelægger det for de mange”.

Vi vil også gerne advare imod forhastede løsninger, så vil der bare opstå nye workarounds – giv branchen og interessenterne tid til at lave en ordentlig løsning.

Vi stiller os gerne til rådighed for spørgsmål eller dialog med ministeriet.

Med venlig hilsen,

Christian Ellegaard & Frederik Wiidau

På vegne af de selskaber hvori vi er registrerede direktører.

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Helle Bisserup (hbi@cppark.dk)  
**Titel:** Sagsnummer 2024 - 5524  
**Sendt:** 20-06-2025 21:53  
**Bilag:** Høringssvar CP.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Vi fremsender hermed høringssvar vedr. sagsnummer 2024 – 5524

Med venlig hilsen / Best Regards  
Helle Bisserup  
Kontorchef, Cand.jur.

31 90 40 42  
[HBI@CPPARK.DK](mailto:HBI@CPPARK.DK)

CP PARKING SYSTEM ApS

+45 7021 3079  
[INFO@CPPARK.DK](mailto:INFO@CPPARK.DK)  
[WWW.MITCP.DK](http://WWW.MITCP.DK)



*Informér os venligst hvis du har modtaget denne mail ved en fejl. Slet venligst mailen hurtigst muligt uden at kopiere eller videresende den. Ved at sende en mail med dine personoplysninger, giver du samtidig dit samtykke til, at vi må behandle disse oplysninger. Behandlingen sker i overensstemmelse med vores persondatapolitik, som kan læses her: [www.mitcp.dk/persondata](http://www.mitcp.dk/persondata)*

Til Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

## **VEDR. FORSLAG TIL ÆNDRING AF BEKENDTGØRELSE OM INDGÅELSE AF VISSE AFTALER OM PARKERING OG UDSTEDELSE AF KONTROLAFGIFTER PÅ PRIVATE PARKERINGSOMRÅDER**

CP PARKING SYSTEM ApS ønsker hermed at fremsætte vores bemærkninger til Transportministeriets forslag til ændring af bekendtgørelsen for udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder. Vi er grundlæggende bekymrede over forslaget, som efter vores vurdering bygger på et forbud frem for en reguleringsmodel – til skade for både forbrugere, erhvervsaktører, retssikkerheden og den teknologiske udvikling.

### **1. HØRINGSFRIST OG IMPLEMENTERING**

Forslaget er sendt i høring med så kort en frist, at det ikke er muligt for aktører som CP PARKING SYSTEM ApS at gennemføre de nødvendige tilpasninger, herunder omfattende ændringer i skiltning og tilretning af IT-systemer. Forslaget vil derfor medføre, at parkeringskontrollen på en række områder ikke kan opretholdes inden for lovens rammer, hvilket udgør en uacceptabel administrativ og økonomisk byrde.

### **2. BEGRÆNSNING AF DIGITAL KOMMUNIKATION**

Den foreslåede ændring nægter al elektronisk kommunikation og pålægger fysisk meddelelse som eneste gyldige metode – uanset om digitale løsninger objektivt set opfylder formålet bedre og mere dokumentérbart. En sådan regulering er ikke proportional, savner saglig nødvendighed og strider mod princippet om anvendelse af mindst indgribende middel.

### **3. EKSISTERENDE NÆVNSPRAKSIS**

Det skal fremhæves, at der indtil ministerens indgriben har eksisteret en fast praksis i Parkeringsklagenævnet, hvorefter eftersendelse af kontrolafgifter blev anset som lovlig i henhold til den gældende bekendtgørelse – forudsat korrekt skiltning og fyldestgørende dokumentation. Denne nævnspraksis har været i overensstemmelse med den administrative praksis i branchen.

Ved at tilsidesætte denne etablerede praksis og udstede instruks til et uafhængigt klagenævn, har ministeren reelt ændret retstilstanden uden hjemmel i lovgivningen. Dette skaber ikke blot betydelig retlig usikkerhed for både forbrugere og virksomheder, men rejser også principielle spørgsmål om ministeriel indblanding i armslængdeorganers virke og om respekten for den dømmende magts afgørelser.

Det er CP PARKING SYSTEM ApS' klare opfattelse, at ministeriet i denne sag har overskredet sin forvaltningsretlige kompetence ved at udøve en regulerende funktion med vidtrækkende konsekvenser – uden at der foreligger en ændring af det lovgivningsmæssige grundlag. Ministeren har offentligt udtalt, at den gældende bekendtgørelse skal fortolkes således, at det ikke er lovligt at eftersende kontrolafgifter, og har samtidig givet instruks om denne fortolkning til Parkeringsklagenævnet.

En sådan praksis udgør i realiteten en rets ændring gennem administrativ fortolkning – uden lovgivningsmæssig behandling i Folketinget. Dette er i strid med grundlæggende forvaltningsretlige principper, herunder kravet om lovhjemmel, proportionalitet og armslængde. Herved sker der en magtforskydning, hvor ministeren træder ud over den udøvende magts rammer og reelt indtager en lovgivende funktion, i strid med magtens tredeling og det forfatningsretlige princip om legalitet.

CP Parking System ApS



#### 4. REGERINGENS DIGITALISERINGSMÅL

Regeringen har i sit grundlag *"Ansvar for Danmark"* fremhævet, at Danmark skal være et foregangsland for teknologisk og datadrevet innovation – både i offentlig og privat sektor. Det understreges, at nye forretningsmodeller skal kunne udvikle sig under retssikre og klare rammer. Det fremsatte forslag underminerer denne målsætning og skaber i stedet teknologisk tilbagegang og usikkerhed for ansvarlige aktører.

#### 5. KONSEKVENSER FOR FORBRUGERNE

De løsninger, som vil være nødvendige efter indførelsen af forbuddet, er til direkte ulempe for forbrugerne. Blandt andet vil fleksibiliteten i parkeringsbetaling reduceres markant, idet det ikke længere vil være muligt at betale efter endt parkering – i stedet vil forudbetaling være påkrævet. Det medfører en dårligere brugeroplevelse og lavere retssikkerhed for bilisterne.

#### 6. KONSEKVENSER FOR ERHVERVSLIVET OG ARBEJDSMILJØET

CP PARKING SYSTEM ApS – og flere aktører i branchen – har allerede foretaget betydelige investeringer i teknologier, der er udviklet og anvendt i overensstemmelse med gældende regler. Den foreslåede ændring skaber retsikkerhed omkring disse investeringer. Hertil kommer et væsentligt arbejdsmiljøproblem: Et krav om fysisk pålæggelse af afgifter øger risikoen for konfrontationer mellem parkeringsvagter og bilister. Det er veldokumenteret, at nogle bilister bevidst skaber utrygge situationer for at undgå afgifter – en risiko, som vil blive forværret, hvis det ikke længere er muligt af eftersende en kontrolafgift.

CP PARKING SYSTEM ApS opfordrer derfor til følgende:

- At ikrafttrædelsen af bekendtgørelsen udskydes til tidligst 1. januar 2026,
- At der etableres en åben og retfærdig proces med reel inddragelse af alle relevante aktører,
- At forbudstankegangen erstattes med en moderne og ambitiøs reguleringsmodel, som understøtter digital innovation, gennemsigtighed, dokumentation og forbrugerbeskyttelse.

En fremtidssikret parkeringsregulering bør balancere effektivitet, teknologi, retssikkerhed og brugervenlighed. CP PARKING SYSTEM ApS står til rådighed for en konstruktiv dialog og bidrager gerne aktivt til udviklingen af et reguleringsystem, der tilgodeser samfundets behov og understøtter ansvarlig innovation.

Med venlig hilsen

CP PARKING SYSTEM ApS



---

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Tony Bak (tb@hotelatlantic.dk)  
**Titel:** Sagsnummer 2024 - 5524  
**Sendt:** 20-06-2025 20:18  
**Bilag:** Høringssvar The Note - juni 2025.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet,

Fremsender hermed høringssvar vedrørende ovenstående sag.

Med venlig hilsen  
Tony Bak



---

**Tony Bak**

CEO/Administrerende Direktør

 +45 24 88 99 79

 [tb@hotelatlantic.dk](mailto:tb@hotelatlantic.dk)



<https://hotelatlantic.dk/>  
<https://hotelkolding.dk/>  
<https://thelodge.dk/>  
<https://thenote.dk/>

## **Til Transportministeriet**

Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

### **Vedrørende høring om brug af digital parkeringskontrol (ANPR)**

Som direktør for The Note i Vejle – et moderne hotel i hjertet af byen og en del af Atlantic Hotels – ønsker jeg at bidrage med vores perspektiv i relation til anvendelsen af digital parkeringskontrol, også kaldet ANPR-teknologi.

For os handler det ikke kun om parkering, men om at levere en gnidningsfri og professionel gæsteoplevelse – og her spiller parkeringsløsningen en væsentlig rolle.

### **Internationalt gæsteflow kræver enkel og fleksibel parkering**

Vi har mange udenlandske gæster, og vi oplevede tidligere store udfordringer med gæster, der uforvarende fik parkeringsafgifter – ofte alene fordi de ikke havde en P-skive i bilen eller ikke kendte til kravet. Det skabte frustration og unødigt negativ omtale af opholdet, som ellers var positivt.

Ved at benytte ANPR-løsning slipper gæsten helt for bekymringer om P-skiver. Parkering bliver i stedet en integreret og digital del af opholdet, og gæsten kan registrere sig på få sekunder – uanset om det er ved check-in, via QR-kode, app eller tablet. Det reducerer misforståelser og bøder – og øger både tilfredshed og tillid.

### **Optimering af konference- og arrangementsflow**

The Note er også konferencehotel, og her har ANPR gjort en væsentlig forskel. Deltagere til heldagsmøder eller arrangementer slipper for at forlade mødet for at sætte P-skive eller bekymre sig om tidsbegrænsning. Vi kan registrere alle deltagere hurtigt og præcist – uden afbrydelser i programmet. Det skaber et langt mere professionelt og smidigt afviklet arrangement, som både vi og vores kunder sætter pris på.

### **Data og kontrol giver os mulighed for at sikre plads til vores gæster**

Vi driver både parkering til hotellets gæster og servicerer generelt besøgende i midtbyen. Derfor har vi behov for at kunne monitorere parkeringsmønstret løbende. ANPR giver adgang til værdifulde data om belægning, ankomsttider og besøgsadfærd – hvilket er nødvendigt for, at vi løbende kan sikre, at der er ledige pladser, når vores gæster ankommer. Uden den indsigt ville vi i perioder risikere, at hotellets gæster ikke kan finde parkering – med alle de konsekvenser det medfører.

### **Vi opfordrer til at bevare muligheden for digitale løsninger**

Et eventuelt forbud eller begrænsning af ANPR vil efter vores vurdering være et tilbageskridt. Ikke kun for os som erhvervsdrivende, men også for de gæster – danske såvel som internationale – som forventer nem og moderne parkering uden bøvl og bøder.

Vi anbefaler derfor, at digitale parkeringsløsninger som ANPR fortsat tillades – og at der i stedet arbejdes på tydelig regulering, der sikrer ansvarlig og gennemsigtig anvendelse af teknologien.

Med venlig hilsen

**Tony Bak**

Direktør

The Note, Vejle

En del af Atlantic Hotels

---

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk), Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Fra:** Kontoret (kontakt@kontoret9000.dk)  
**Titel:** Sagsnummer 2024-5524 / Høringssvar vedrørende fremtiden for digital parkeringskontrol  
**Sendt:** 20-06-2025 16:50  
**Bilag:** Høringssvar til Transportministeriet 200625.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til rette vedkommende

**Høring over Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder**

Hermed fremsendes høringssvar til Transportministeriet vedrørende fremtiden for digital parkeringskontrol.

Venlig hilsen

Liza Winther  
Indehaver / Ejendomsadministrator EA

**Kontoret**

Vesterå 14, 9000 Aalborg  
+45 30 28 62 50

[kontakt@kontoret9000.dk](mailto:kontakt@kontoret9000.dk)  
[www.kontoret9000.dk](http://www.kontoret9000.dk)

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

Aalborg den 20. juni 2025

### **Høringssvar til Transportministeriet vedrørende fremtiden for digital parkeringskontrol**

Vi henvender os på vegne af:

Ejerforeningen Jomfru Ane Gade 16/Ved Stranden 13  
Aalborgdk ApS  
JAG 16 ApS

Som ejere og brugere af en mindre parkeringsplads i tilknytning til Jomfru Ane Gade i Aalborg, har vi i årevis haft problemer med uvedkommende personer, som parkerer på vores lejes p-pladser.

Udfordringerne var, at der blev parkeret ulovligt på p-pladserne i ydertimerne, hvor p-vagterne ikke var på gaden. I flere tilfælde hvor p-vagterne fysisk har udstedt p-afgifter, har dette desuden ført til konfrontation og politianmeldelse for trusler og vold mod p-vagterne.

Sidste år skiftede vi til digital p-kontrol, hvilket er en løsning, som vi er yderst tilfredse med, da der stort set ikke længere foretages ulovlige parkeringer på området. Konfrontationer, der tidligere førte til trusler og vold, er også væsentligt minimeret efter overgangen til digital p-kontrol.

Effekten ved en lovændring, vil for os, medføre øget utilfredshed og frustration fra vores lejere.

Desuden er vi yderst bekymret for p-vagternes sikkerhed i forhold til tidligere nævnt problemstilling om trusler og i værste fald vold. Denne risiko øges markant, såfremt p-vagterne i fremtiden skal kontrollere området i ydertimerne, hvor behovet for kontrol er størst.

Oplevelsen med at føle ansvar for trusler og vold mod p-vagter der udfører deres arbejde, vil vi være meget kede af at opleve igen. Derudover har vi siden skiftet til digital p-kontrol ikke modtaget en eneste afgift udstedt for manglende p-skive før registrering.

Overordnet undrer det os, at man i en tid med øget digitalisering ønsker at gå tilbage til analoge metoder.

Med venlig hilsen

René Sørensen og Christian Abildgaard

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Jesper Mak Jensen (Hjort30@outlook.dk)  
**Titel:** høringssvar ANPR  
**Sendt:** 20-06-2025 16:47

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

**Til Transportministeriet**  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

Høringssvar til Transportministeriet

---

## **Vedrørende forslag om ændring af regler for digital parkeringskontrol (ANPR)**

Jeg ejer parkeringsarealet Østre Havnevej 1 i Kalundborg  
Vores parkeringspladser understøtter både bymidten, pendlere og Samsø trafikken. Derudover har vi efter skiftet til digital kontrol nu tilføjet camper parkering til pladsen, hvilket vi vurderer er med til at trække mere handel til byen

Jeg ønsker at afgive høringssvar, og oplyse om min bekymring ved en lovændring. Pladsen har tidligere været administreret af manuelle vagter, hvilket førte til mangelfuld kontrol. Og uhensigtsmæssig brug af arealet. Pladsen blev bl.a. brugt til opbevaring, da byen viste der aldrig kom p. vagter

Da vi befinder os lidt i udkanten, er der ingen p. selskaber der ønsker opgaven uden betaling for samme. Med den digitale løsning, har vi fået orden på tingene, og plads til alle typer parkanter.

Ved et skifte tilbage til manuel og gammeldags p. kontrol, vil det hurtigt blive den aflæsningsplads, og langtidsparkeringsplads vi ønskede at komme væk fra

Udover en effektiv og retfærdig kontrol, har vi via statistik og belægningsprocent, som tidligere skrevet tilføjet camper parkering. Derudover kigger vi på muligheden for at tilføje lade standere, hvilket vil styrke infrastrukturen omkring den grønne omstilling, hvilket også må være i regeringens interesse. I hvert tilfælde har jeg i skrivende stund brugt mange penge, til sikring af strøm til den videre udvikling. Uden fast kontrol vil lade standere blive brugt som langtidsparkering, og aldrig komme til at give det nødvendige afkast der retfærdiggør min omkostning til den grønne udviklingen.

I samme omgang kan jeg ikke lade være med, at føle min ejendomsret en anelse krænket. Da min nuværende investering af indlagt el, er betinget af at området kan bruges- og drives som et moderne og tidsvarende parkeringsplads.

Jeg ser det som et stort skridt i den forkerte retning, at gå tilbage til noget vi ved ikke virkede. Manuel kontrol synes også synes forældet i forhold til danmarks øvrige udvikling, og syn på digitalisering. Må jeg foreslå at sikre ordentlighed i branchen, og rette fokus på de udfordringer, vi alt for ofte hører omkring p. skiven. Og parkering uden for bås, grundet gamle små båse, og nye større (ofte) elbiler

Med venlig hilsen,

Jesper Mak Jensen

mfa + jensen 2000 holding

+45 60885225

**Til:** Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)

**Cc:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)

**Fra:** Nicolaj Skafsgaard (handyman@guestapart.dk)

**Titel:** Høringssvar - sagsnummer 2024 - 5524

**Sendt:** 20-06-2025 16:44

**Bilag:** Høring over udkast til ændring af bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære begge,

Hermed vores høringssvar i denne sag.

Bedste hilsner / kind regards,

**Nicolaj Skafsgaard**

Husalf

+45 61659906

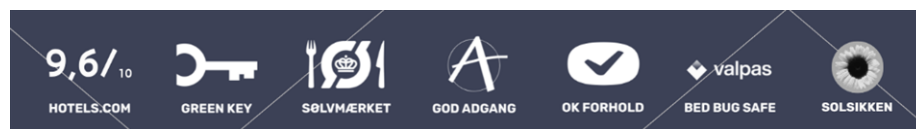


**Hotel GUESTapart**

[Tueager 5A • 8200 Aarhus N • Denmark](#)

[+45 86180000 • GUESTapart.dk](#)

[LinkedIn](#) • [Facebook](#) • [Instagram](#)





Aarhus 20/6 – 2025

### **Høringssvar vedr. anvendelse af kamerabaseret parkeringskontrol (ANPR)**

Som en lille stemme i en stor sag ønsker vi hos Hotel GUESTapart at give vores perspektiv på det fremlagte høringsudkast om brugen af automatiseret nummerpladegenkendelse (ANPR) i forbindelse med parkeringskontrol.

Hotel GUESTapart er et moderne, digitalt og fremadsynet hotel beliggende i Aarhus N. Vi prioriterer intelligente og holdbare IT-løsninger, som bidrager til både effektiv drift og god gæsteservice. ANPR-teknologi er i den forbindelse ikke blot en praktisk løsning, men en integreret del af vores samlede gæsteoplevelse.

#### **Gæstevenlighed og tryghed**

Vores ANPR-løsning gør det muligt for gæster at ankomme og parkere nemt og ubesværet. Nummerpladen scannes ved indkørsel, og gæsterne tilbydes fleksible muligheder – eksempelvis gratis parkering i en given periode, mulighed for forlængelse via QR-kode, eller enkel registrering i receptionen. Det reducerer risikoen for misforståelser og unødvendige bøder betragteligt – og eliminerer i praksis konflikter relateret til parkeringsskiver, manuelle indtastninger eller uklare regler.

#### **Effektiv drift og pladsoptimering**

Som virksomhed sikrer ANPR, at vores parkeringsareal forbeholdes reelle gæster. Det er afgørende i områder med begrænset plads og høj belastning. Teknologien hjælper os med at sikre, at der altid er ledige pladser til dem, der rent faktisk skal bruge dem – uden at vores personale skal bruge ressourcer på fysisk kontrol eller håndtering af tvister.

#### **Transparens og retssikkerhed**

Vi anvender ANPR-løsninger med klare informationspunkter, dokumentation af eventuelle overtrædelser, karenstperioder og gennemsigtige klagemuligheder. Det skaber både tryghed for os som operatør og for vores gæster, som oplever høj grad af fairness og forståelighed.

#### **Investering og digitalisering**

Vi – som mange andre – har investeret væsentlige ressourcer i disse digitale løsninger: systemanskaffelse, integration med vores digitale infrastruktur, opsætning af skiltning, oplæring af personale og kommunikation til gæster. Et forbud mod ANPR vil derfor ikke blot virke disproportionalt, men også som et tilbageskridt i forhold til den generelle digitaliseringsdagsorden, vi som samfund forsøger at fremme.

#### **En opfordring til dialog frem for forbud**

Vi bakker op om skærpede krav til transparens, databeskyttelse og et klart "code of conduct" – men mener, at reguleringen bør ske i dialog med branchens aktører og med respekt for allerede foretagne investeringer og driftssikkerhed. Et blanketforbud vil efter vores opfattelse skade mere end det gavner – både for virksomheder og for gæsterne.

**Mark Nykjær-Fisher**

Direktør

Hotel GUESTapart

Tueager 5A

8200 Aarhus N