



Notat om lovligheden af ANPR-kontrolsystemet

Danske Private Parkeringsselskabers Brancheforening | Marts 2025



1 Introduktion

Danske Private Parkeringsselskabers Brancheforening har bedt om en juridisk vurdering af lovligheden af brugen af ANPR-kontrolsystemet ("Automatic Number Plate Recognition").

ANPR er et parkeringssystem, hvor kameraer registrerer et køretøjs nummerplade ved ind- og udkørsel og automatisk opretter og afslutter en parkering for parkanten. Det vil sige, at kameraet har nummerpladegenkendelse, hvorigennem det kan registrere parkantens ind- og udkørsel af parkeringsanlægget. Der er ikke behov for parkeringsvagter, fordi systemet er fuldt automatiseret til at sikre betaling for parkeringen. Rettidig betaling for parkeringen kan typisk ske via netbetalingsløsninger, inden for en vis frist, efter at man har forladt parkeringsarealet.

ANPR-systemet kan desuden kombineres med andre parkeringsløsninger, herunder f.eks. abonnementsparkering og personaleparkering.

Branchen ønsker at benytte ANPR-kontrolsystemet på parkeringspladser, hvor der er betalingspligt, og hvor dette er teknisk/praktisk muligt. Man ønsker tillige at anvende systemet på parkeringsområder, hvor der er gratis parkering med tidsbegrænsning, og hvor parkeringstiden ikke kan forlænges mod betaling. Desuden ønsker man at anvende ANPR-kontrolsystemet i forbindelse med kontrol af, om parkering er sket inden for afmærket parkeringsbås. Endelig ønsker man at anvende systemet i forbindelse med kontrol af, om parkering er sket med fysisk parkeringstilladelse, herunder med handicapparkeringskort.

Det overordnede spørgsmål er, hvorvidt den nugældende lovgivning er til hinder for brug af ANPR-kontrolsystemet. Analysen og konklusionerne omhandler både den aktuelle brug af ANPR-kontrolsystemet og potentielle fremtidige muligheder for at benytte dette, jf. nedenfor afsnit 3 om analysens parkeringskoncepter.

Centralt for besvarelsen af dette spørgsmål er § 1, stk. 2, i Bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder ("BEK nr. 202 af 28/02/2014"):¹

"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

¹ Bekendtgørelse om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder (bekendtgørelse nr. 202 af 28. februar 2014)



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.”

Forbrugerombudsmanden har, med henvisning til denne bestemmelse, antaget, at meddelelse om, at kontrolafgift er pålagt, alene kan ske ved et fysisk dokument, der anbringes på køretøjet eller overgives til føreren af det parkerede køretøj, og at undtagelsen i bestemmelsens andet punktum om eftersendelse af meddelelsen ikke gælder, hvis parkeringsselskabet selv har indrettet sin kontrolpraksis på en måde, så det ikke er muligt at meddele kontrolafgiften som foreskrevet i bekendtgørelsen.² Forbrugerombudsmanden antager dermed, at BEK nr. 202 af 28/02/2014 er til hinder for ANPR-kontrolsystemet.

Dette er netop spørgsmålet for denne analyse: Er BEK nr. 202 af 28/02/2014 til hinder for at pålægge en kontrolafgift og give meddelelse herom på anden vis end ved den traditionelle papirform? En sådan eftersendelse er en forudsætning for i praksis at kunne benytte ANPR-kontrolsystemet.

Det forudsættes, at GDPR-reglerne er overholdt, og at skiltningen er lovlig.

Analysen er baseret på dansk ret.

2 Konklusion – executive summary

Den overordnede konklusion på vores analyser er, at de eksisterende regler er klare og ikke til hinder for at udbyde de beskrevne parkeringskoncepter. Anvendelse af ANPR-kontrolsystemet er med andre ord lovligt.

- De parkeringskoncepter, hvor en overtrædelse af de pågældende parkeringsregler først kan konstateres ved manglende overholdelse af en betalingsfrist, der udløber efter, at køretøjet har forladt parkeringspladsen, er efter vores vurdering slet ikke omfattet af anvendelsesområdet for § 1, stk. 2, i BEK nr. 202 af 28/02/2014, allerede fordi en kontrolafgift ikke ”er pålagt” i bekendtgørelsens forstand, mens bilen er parkeret.

² Se blandt andet Forbrugerombudsmandens afgørelse af 18. juli 2024 i sagsnummer 24/06903, 24/07054, 24/07955, 24/08164 og 24/13989 og nærmere herom nedenfor afsnit 5.



- De parkeringskoncepter, hvor parkeringsforholdene er indrettet således, at det, mens køretøjet er parkeret, er muligt at konstatere, at der sker en overtrædelse af de gældende parkeringsregler og pålægge en kontrolafgift herfor, og hvor det derfor er muligt at anbringe dokumentet med kontrolafgiften på køretøjet eller overgive det til føreren, er efter vores vurdering omfattet af § 1, stk. 2, i BEK nr. 202 af 28/02/2014. Det er dog vores fortolkning, at bestemmelsens 2. punktum kan finde anvendelse, og at der derfor heller ikke ved brug af disse parkeringskoncepter er regler, der er til hinder, at meddelelse om, at kontrolafgift er pålagt, gives på anden vis, hvis bilen er fjernet.
- Forbrugerombudsmandens standpunkt, hvorefter undtagelsen i bestemmelsens 2. punktum slet ikke gælder, *"hvis parkeringsselskabet selv har indrettet sin kontrolpraksis på en måde, så det ikke er muligt at meddele kontrolafgiften som foreskrevet i bekendtgørelsen"*, har ikke tilstrækkelig klar lovhjemmel.
- Dette standpunkt har imidlertid skabt en vis usikkerhed, som vil kunne fjernes ved en justering af den eksisterende lovgivning på området. For visse parkeringskoncepter, hvor der anvendes ANPR-kontrol, kan der således være et behov for en præcisering, så det fremgår klart af lovgivningen, at meddelelse om pålæggelse af kontrolafgift til den, der parkerer, kan ske på anden måde end ved den traditionelle form.
- Vi kan på branchens vegne rette henvendelse til Transportministeriet med angivelse af, at bestemmelsen kan siges at være utidssvarende og har givet anledning til en fejlfortolkning hos Forbrugerombudsmanden, og at vi derfor anbefaler en ændring, således at der ikke fremover hersker tvivl om, at parkeringsselskaberne fortsat lovligt kan benytte ANPR-kontrolsystemet.

3 **Analysens parkeringskoncepter**

3.1 Parkeringsområde med scanning af nummerplade ved ind- og udkørsel

Et kamera scanner og registrerer køretøjets nummerplade ved ind- og udkørsel. Betaling sker via betalingsautomat, via parkeringsapp, via QR-kode eller online på parkeringsselskabets hjemmeside, som kan finde sted i op til 48 timer efter udkørsel fra parkeringsanlægget.

Først ved scanningen ved udkørslen kan det konstateres, om der skal betales for den pågældende parkering. Hvis ikke der er sket behørig betaling efter udløb af 48 timer, pålægges en kontrolafgift.



Kontrolafgiften pålægges således først på det tidspunkt, og den kan ikke pålægges tidligere. Opkrævningen/meddelelsen om, at kontrolafgift er pålagt, sendes til den registrerede ejer/bruger af det parkerede køretøj f.eks. ved almindeligt brev eller via e-Boks.

En variation er, at efterbetaling inden for 48 timer efter udkørsel fra parkeringsanlægget *ikke* er muligt. Kontrolafgiften pålægges først umiddelbart efter udkørsel, og den kan ikke pålægges før.

Uanset om efterbetaling er muligt eller ej, er det med dette parkeringskoncept ikke muligt at meddele parkanten, at der er pålagt en kontrolafgift ved at anbringe et fysisk dokument på køretøjet/overgive dette til føreren af det parkerede køretøj, fordi bil og fører i begge de skitserede situationer har forladt parkeringsområdet, inden det – ved udkørslen, henholdsvis ved udløbet af 48-timersfristen for efterbetaling – kan konstateres, om der skal betales for den pågældende parkering, og hvis dette ikke er sket, pålægges en kontrolafgift.

Dette parkeringskoncept er ikke omfattet af anvendelsesområdet for § 1, stk. 2, i BEK nr. 202 af 28/02/2014, da der ikke ved udkørslen "*er pålagt*" en kontrolafgift. Kontrolafgift pålægges først enten umiddelbart efter, henholdsvis 48 timer efter, udkørsel fra parkeringsanlægget, hvor det konstateres, at der ikke er sket betaling.

Det gælder, uanset om der skal betales for 1. minut af parkeringen, eller der er f.eks. to timers gratis parkering, således at der kun skal betales, hvis man holder parkeret i et længere tidsrum end de to timer.

3.2 Parkeringsområde med tidsbegrænset parkering

Parkeringsområdet har gratis parkering og f.eks. to timers tidsbegrænsning samt krav om parkering inden for afmærket parkeringsbås. Det er ikke muligt ved betaling at supplere parkeringstiden. ANPR-kontrolsystemet registrerer indkørselstidspunktet, og ved udløb af den på skiltningen angivne tidsbegrænsning, registreres det automatisk, at parkeringsrestriktionerne ikke er iagttaget. Hvis køretøjet holder parkeret ud over tidsbegrænsningen og/eller uden for bås, udstedes en kontrolafgift.

I det øjeblik, tidsbegrænsningen er overskredet, henholdsvis en parkering er sket uden for bås, kan dette konstateres, og det er således muligt på det tidspunkt at anbringe meddelelse om kontrolafgift synligt på køretøjet/overgive en sådan meddelelse til føreren.



Dette parkeringskoncept er efter vores vurdering omfattet af § 1, stk. 2, i BEK nr. 202 af 28/02/2014, men det er dog vores fortolkning, at bestemmelsens 2. punktum kan finde anvendelse, og at der derfor heller ikke ved brug af dette parkeringskoncept er (klare) regler til hinder for, at meddelelse om, at kontrolafgift er pålagt, gives på anden sikker vis.

3.3 Parkeringsområde med parkeringstilladelse/brugertilladelse
Parkering er lovligt, men alene for parkanter, som har en digital parkeringstilladelse/brugertilladelse. Dette kan være en beboerlicens, herunder en gæstelicens, eller en licens til ansatte der benytter arbejdsgiverens parkeringsfaciliteter.

Et tilsvarende parkeringskoncept kan være baseret på et krav om en fysisk parkeringstilladelse/brugertilladelse, der skal placeres synligt i køretøjets frontrude.

Manuel kontrol vil i begge tilfælde kunne ske ved behørig observation af køretøjet, hvorefter kontrolafgiften pålægges i form af placering af en gul seddel i forruden.

Uanset om der er krav om en digital eller en fysisk tilladelse, vil man, mens parkeringen er i gang, og inden køretøjet er fjernet, kunne konstatere, om der er den nødvendige tilladelse. Det vil således umiddelbart være muligt at anbringe en meddelelse om kontrolafgift på køretøjet/overgive en sådan til føreren.

Dette parkeringskoncept er efter vores vurdering omfattet af § 1, stk. 2, i BEK nr. 202 af 28/02/2014, men bestemmelsens 2. punktum kan formentlig finde anvendelse, og at der derfor heller ikke ved brug af dette parkeringskoncept er noget til hinder for, at meddelelse om, at kontrolafgift er pålagt, gives på anden sikker vis.

3.4 Parkeringsområde med parkeringstilladelse/brugertilladelse suppleret med frist for registrering af en sådan tilladelse
En variation over parkeringskonceptet beskrevet oven for i afsnit 3.3 består i et supplement til den digitale parkeringstilladelse i form af en 48 timers frist f.eks. til at få registreret en gæstetilladelse, og hvor man først efter udløbet af denne frist kan konstatere, om dette er sket, og først på det tidspunkt kan sende en opkrævning og en meddelelse om, at kontrolafgift er pålagt til den registrerede ejer/bruger af det – ulovligt – parkerede køretøj.



En variation hertil er et supplement til den digitale parkeringstilladelse i form af en mulighed for at opnå en parkeringstilladelse, mens parkeringen pågår og tidsmæssigt helt frem til, at køretøjet forlader parkeringsområdet.

Dette parkeringskoncept er ikke omfattet af § 1, stk. 2, i BEK nr. 202 af 28/02/2014, da der ikke ved udkørslen *er pålagt* en kontrolafgift. Kontrolafgift pålægges i begge disse variationer først efter udkørsel fra parkeringsanlægget, da det først på det tidspunkt kan konstateres, at der ikke er oprettet den påkrævede parkeringstilladelse.

4 Vurdering af sagens juridiske spørgsmål

4.1 § 1, stk. 2, i BEK nr. 202 af 28/02/2014

Parkering på offentligt tilgængelige private parkeringsområder er som tidligere nævnt reguleret i BEK nr. 202 af 28/02/2014. Bekendtgørelsen er udstedt af Justitsministeriet med hjemmel i Færdselslovens § 122 c, stk. 2, der delegerer lovgivningen til ministeriet.³

Det fremgår af bekendtgørelsens § 1, stk. 2, 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.”
(vores understregning)

Det fremgår klart af bestemmelsens ordlyd, at reguleringen vedrører den situation, at kontrolafgift er pålagt. Ordlyden efterlader således ingen tvivl om, at reguleringen drejer sig om den form, der skal benyttes af parkeringsselskabet, når der skal gives oplysning til parkanten om, at reglerne er overtrådt, og kontrolafgift er pålagt.

Bestemmelsens formulering i før-nutidsform (perfektum) er ikke tilfældig og omhandler en allerede indtrådt begivenhed (overtrædelsen).

³ Lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013, som ændret ved lov nr. 169 af 26. februar 2014. Bemyndigelsen ligger i dag hos Transportministeren, jf. den nugældende Færdselslov § 122, c, stk. 3 (Lovbekendtgørelse nr. 1312 af 26. november 2024).



Man udtrykker, at handlingen/begivenheden er afsluttet. Pålæggelse af kontrolafgift – *er sket*. Bekendtgørelsen regulerer således efter sin klare ordlyd alene den situation, hvor der *er* pålagt en kontrolafgift, og reglen bestemmer, hvordan der sker behørig meddelelse herom til den, der har parkeret i strid med reglerne for parkeringsområdet.

- De parkeringskoncepter, hvor det først er muligt at konstatere, om der er sket en overtrædelse af vilkårene for parkeringen ved udkørslen eller efter udkørslen fra parkeringsområdet, er hvor der derfor ikke er udstedt en kontrolafgift, falder helt uden for bestemmelsens anvendelsesområde.
- 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 sikker vis.

4.2 Forarbejderne til BEK nr. 202 af 28/02/2014
BEK nr. 202 af 28/02/2014 er udstedt med hjemmel i Færdselslovens § 122 c, stk. 2, og det fremgår af forarbejderne til denne bemyndigelsesbestemmelse,⁴ at delegationens fokus var regulering af skiltning og meddelelse af kontrolafgift:

”Bestemmelsen forudsættes anvendt bl.a. til at fastsætte krav om, at der ved samtlige steder (i praksis normalt ved alle indkørsler), som det er naturligt at passere, for at komme ind på en parkeringsplads underlagt rent privatretlige regler - hvis der skal kunne pålægges kontrolafgift for overtrædelse af parkeringsvilkårene - skal opstilles et symbol med et hvidt P på sort baggrund, som skal være let synlig i lys og mørke.

Der forudsættes bl.a. 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. (vores understregning)”

⁴ Forslag til lov om ændring af lov om af færdselsloven og lov om offentlige veje (LFF 2013-10-31 nr. 54).



Nærmere regulering af erhvervsmæssige forhold og aktiviteter, som omhandlet i de ANPR-kontrollerede parkeringskoncepter med digitale opkrævnings- og betalingsformer, falder således klart uden for bemyndigelsen.

4.3 Justitsministeriets rapport ”Bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet” Forud for udstedelsen af BEK nr. 202 af 28/02/2014 nedsatte Justitsministeriet i 2009 en arbejdsgruppe. Dette udmøntede sig i 2013 i en rapport,⁵ og umiddelbart i forlængelse heraf blev færdselsloven ændret og BEK nr. 202 af 28/02/2014 udstedt.

Kommissoriet for arbejdsgruppen var følgende:⁶

”Arbejdsgruppen har til opgave at kortlægge de situationer, hvor borgerne kan opleve, at parkeringsbøder gives på et uigennemskueligt grundlag, hvad enten der er tale om parkering på privat eller offentligt område.

I tilknytning hertil skal arbejdsgruppen overveje, hvordan det sikres, at der er en tydelig skiltning med hensyn til muligheden for parkering. Udvalget skal desuden overveje, hvordan det sikres, at der i hvert enkelt tilfælde kan fremlægges dokumentation for, at en parkeringsregel eller et parkeringsvilkår er overtrådt.

I det omfang arbejdsgruppen på denne baggrund finder, at der er behov for en ændring af retstilstanden, anmodes arbejdsgruppen om at udarbejde udkast til nye lovregler eller administrative forskrifter.” (vores understregning)

Rapporten angiver således utvetydigt, at formålet med reguleringen alene var (i) at sikre en tydelig skiltning og (ii) at sikre dokumentation for, at en parkeringsregel eller et parkeringsvilkår er overtrådt.

Af rapporten fremgår desuden:⁷

”Arbejdsgruppen finder også, at der ved bekendtgørelse bør fastsættes regler om, hvordan meddelelse om kontrolafgiftens pålæggelse gives til føreren af køretøjet på stedet eller efterfølgende

⁵ ”Bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet”, Rapport afgivet af en arbejdsgruppe nedsat under Justitsministeriet, juni 2013”. Arbejdsgruppens udkast til bekendtgørelse er gengivet i rapporten side 208 ff. Dette udkast resulterede ordret i BEK nr. 202 af 28/02/2014.

⁶ Rapporten side 4.

⁷ Rapporten side 179.



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 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)

Som det fremgår af ovenstående citat fra rapporten, var det netop sikkerheden for, at de relevante oplysninger om kontrolafgift er kommet parkanten til kundskab, der var i fokus.

Det fremgår desuden, at man allerede da 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 har helt åbenbart ikke haft til hensigt at begrænse den digitale udvikling. Man har tværtimod forudsat, at nye metoder og forretningskoncepter vil komme til og kræve ændringer af reglerne.

4.4 Øvrige overvejelser

Endelig kan anføres en række reale grunde til støtte for, at den nugældende lovgivning ikke er til hinder for brug af ANPR-kontrolsystemet:

- Bestemmelsen i BEK nr. 202 af 28/02/2014 er fra en tid, hvor parkeringskontrollen var manuel, hvor meddelelsen om, at kontrolafgiften pålægges, skete på traditionel vis i papirform, og hvor der ikke fandtes digitale forretningsmodeller på området. Nye parkeringskoncepter og betalingsmodeller som ANPR-kontrolsystemet falder uden for bemyndigelsen og reguleringen i bekendtgørelsen.
- Det er direkte udtrykt i rapporten fra 2013, at reglerne sidenhen kan vise sig at være utidsvarende, og at Justitsministeriet bør være lydhør over for justering af regelsættet som følge af at nye parkeringskoncepter måtte opstå, herunder digitale løsninger.



- Såvel rapporten fra 2013 som den lovgivning, der udsprang heraf, har fokus 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. Der kan i den forbindelse henvises til 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. Parkeringskoncepter, der benytter ANPR, øger således retssikkerheden for parkanterne.

5 Forbrugerombudsmandens standpunkt

Forbrugerombudsmanden har senest i en afgørelse fra juli 2024 indtaget det standpunkt, at ANPR-kontrolsystemet er en omgåelse af reglerne for kontrolafgifters aflevering på køretøj/til fører, og at kontrolafgifter, der på denne måde/i forbindelse med dette system bliver eftersendt i forbindelse med ANPR-kontrol, er ulovlige. Eller med andre ord: Kontrolafgifter skal pålægges ved anbringelse af dokumentet med kontrolafgiften på køretøjet eller overgivelse til føreren af bilen. Parkeringsystemer, der ikke muliggør dette, er ulovlige.

Det er desuden Forbrugerombudsmandens opfattelse, at undtagelsen i § 1, stk. 2, 2. punktum, 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.

Det fremgår af afgørelsen:⁸

"[...] Fælles for klagerne var, at parkeringsselskaberne brugte ANPR-systemer til at registrere bilernes nummerplader ved ind- og udkørsel fra parkeringspladsen. Kontrolafgifter for manglende betaling blev ikke placeret på køretøjet eller overgivet til føreren, men blev derimod sendt til bilens registrerede ejer/bruger.

⁸ Forbrugerombudsmandens afgørelse af 18. juli 2024 i sagsnummer 24/06903, 24/07054, 24/07955, 24/08164 og 24/13989.



Forbrugerombudsmanden orienterede de fem selskaber om de tidligere sager og om § 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, som foreskriver, at kontrolafgiften skal være anbragt umiddelbart synligt på køretøjet eller være overgivet til føreren.

Det er kun hvis køretøjet fjernes, før det har været muligt at anbringe dokumentet med kontrolafgiften på køretøjet eller overgive det til føreren, at kontrolafgiften efterfølgende kan sendes til ejeren eller brugeren af køretøjet. Forbrugerombudsmanden har vurderet, at denne undtagelse ikke gælder, hvis parkeringsselskabet selv har indrettet sin kontrolpraksis på en måde, så det ikke er muligt at meddele kontrolafgiften som foreskrevet i bekendtgørelsen. (vores understregning)

Forbrugerombudsmanden har i andre udtalelser fremført synspunktet, at "kontrolafgift skal placeres i forrude for at bilisten bliver gjort opmærksom på sin forseelse". Altså at reglerne er begrundet i, at der bør ske en "straks-alarmering" af parkanten, som derved advares mod yderligere overtrædelser, således at gentagelser undgås. Dette forhold ses hverken nævnt i arbejdsgruppens rapport, reglernes forarbejder eller i selve BEK nr. 202 af 28/02/2014. Standpunktet står således helt løsrevet og ikke nærmere begrundet.

Det er vores klare konklusion, at Forbrugerombudsmandens standpunkt er forkert, og at det beror på en retsvildfarelse. Der er ikke hjemmel, hverken i lovens ord, forarbejder eller andre relevante retskilder til på denne måde at udstikke rammer for – og forbyde – specifikke parkeringskoncepter og betalingsmodeller, som efterspørges af branchen og tillige tilgodeser forbrugerne.

6 Konklusion

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.

København, den 19. marts 2025
Gorrissen Federspiel

Henrik Saugmandsgaard Øe
Partner