

00:00:15.000 --> 00:01:05.760

Hvad gør du, hvis du modtager en parkeringsbøde for en parkering, du ikke mener, du har foretaget? Eller hvis du mener, at du kunne holde gratis i to timer, men bøden blev sendt til dig alligevel? I dag skal vi tale om noget, som langt de fleste danskere jo jævnligt har berøring med, nemlig parkering. Vi skal høre om, hvad man kan gøre som parkant, altså en bilist, der parkerer. Og så fortæller vi også virksomhederne, hvad de må og ikke må i parkeringssager.

Jeg hedder Christian Poll, og du lytter til en podcast fra Forbrugerombudsmanden. Parkering er ikke helt så enkelt, som man skulle tro. Derfor har jeg inviteret Forbrugerombudsmandens absolutte ekspert i parkering, Sofie Kyllensbech Andersen, med i studiet. Velkommen til dig, Sofie.

Tak for det.

00:01:05.760 --> 00:02:47.380

I takt med, at vi bliver flere mennesker med flere biler og især byerne vokser, fylder parkering også mere i folks dagligdag. Hver dag står tusindvis af danskere med den ærgerlige fornemmelse, en parkeringsbøde er. Og hvor parkering tidligere var noget, kommunerne stod for, så er der i dag en myriade af private aktører inde over parkeringsmarkedet. De kan ikke udstede bøder, og derfor er det mest udbredte i dag jo nok de kontrolafgifter, vi alle sammen kender fra forruden. Parkeringsselskaberne skal jo overholde nogle regler, ligesom alle vi bilister jo skal overholde nogle regler. Det er dem, vi skal tale om i dag. Men før vi går i gang med at blive klogere på, hvad der gælder, så skal vi lige høre lidt om dig, Sofie. Kan du ikke lige starte med at fortælle lidt om, hvilke opgaver du har i din stilling her som specialkonsulent hos Forbrugerombudsmanden?

Jo, det kan du tro. Jeg er jo uddannet jurist, og så sidder jeg med de ansvarsområder, der hedder parkering. Det er mig, der får alle de klager ind, som vi får på parkeringsområdet. Og så sidder jeg også en del med betalingsloven, som regulerer regler om betalinger mellem forbrugere og virksomheder. Det kan bl.a. være sådan noget med, hvor stort et beløb må virksomheder, f.eks. tankstationer, reservere på dit kort, før du tanker. Og så sidder jeg også med retssager, går i retten for Forbrugerombudsmanden. Så det kan være på alle mulige områder. Det kan også være områder som almindelige vildledningssager osv. Og jeg sidder i det finansielle kontor, så jeg kan have alle mulige typer opgaver ud over det.

00:02:47.380 --> 00:04:05.490

Tak for det overblik. Parkering findes jo både i offentligt regi og i privat regi. Vi skal jo tale mest om det private regi, men hvad er egentlig de overordnede rammer? Er der forskel i forhold til f.eks. kommunal og offentlig parkering?

Der er faktisk ret stor forskel på offentlig og privat parkering. Og som du siger, så ser vi jo mere og mere parkering blive flyttet over til private aktører. Og det har også nogle konsekvenser i forhold til det retsgrundlag, der gælder. De overordnede rammer for parkering findes i færdselsloven. Der står, at standsnings- og parkeringsafgifter kan pålægges af politiet, men kommunerne og Færdselsstyrelsen kan også overlades kontrollen, når det gælder kommunale og statslige veje. Så det er altså de offentlige parkeringsafgifter. Og det er underlagt offentlige regler, og størrelsen af selve parkeringsafgifterne er også reguleret. De karakteristiske blå skilte med hvid skrift kan man se på de steder, hvor de offentlige parkeringsregler gælder. Der står så også i færdselsloven, at private aktører kan pålægge kontrolafgifter ved parkering på offentligt tilgængelige private områder. Og det er de sorte skilte med hvid skrift. Sådan kan man altså kende forskel i forhold til offentlig parkering.

00:04:05.490 --> 00:04:50.180

Der er dog tre betingelser for, at parkeringsselskaber må pålægge kontrolafgifter. Nummer et, så skal det være tydeligt tilkendegivet på stedet. Nummer to, så skal parkeringsselskabet, som pålægger afgiften, være tilmeldt det, der hedder Parkeringsklagenævnet, som er en klageinstans for forbrugere, som vi kommer tilbage til. Og nummer tre, så skal de overholde de nærmere regler i en bekendtgørelse om skiltning og om oplysninger, der skal fremgå af selve kontrolafgiften, som vi også kommer tilbage til.

Og så er der lige den krølle på halen, at forholdet i øvrigt er reguleret i aftaleretten, altså mellem parkeringsselskabet og parkanten, fordi det er to private parter.

00:04:50.180 --> 00:05:48.780

Aha, altså betyder det så, at man faktisk indgår en aftale, når man som forbruger parkerer sin bil på et privat område?

Ja, eller det er fastslået i retspraksis, at det er det, man kalder en kvasiaftale, som egentlig betyder ”næsten aftale”. Og det er fordi, det er ikke en klassisk aftale, som man underskriver, for eksempel. Men når man parkerer i sin bil, så accepterer man med sine handlinger de vilkår, der fremgår af skiltet. Og det er netop skiltningen, som så udgør aftalevilkårene i denne her aftale. Det vil sige, at de forbrugerbeskyttende regler i aftaleloven faktisk gælder. Det betyder blandt andet, at der skal være klar hjemmel. Man må f.eks. ikke pålægge en kontrolafgift for ikke at parkere inden for båsene, hvis man ikke har skrevet på skiltet, at der ikke må parkeres uden for båsene. Derudover gælder reglerne om urimelige vilkår og om fortolkning af vilkårene til forbrugerens fordel. Og det vender vi lige tilbage til.

00:05:48.780 --> 00:06:39.360

Okay, så der indgås altså en aftale, og derfor gælder aftaleretten. Men hvilke andre regler er der i spil omkring privatparkering?

Ja, overordnet er der i hvert fald tre regelsæt, der erfaringsmæssigt kan komme i spil. For det første er der aftalerettens regler i forhold til hjemmel, rimelighed og fortolkning af vilkår, som jeg lige gennemgik. For det andet er der kontrolafgiftsbekendtgørelsen, som vi kalder den, der regulerer krav til kontrolafgiftens udformning og krav til skiltningen på området. Og for det tredje er der markedsføringslovens vildledningsforbud i forhold til den kommunikation, der fremgår af parkeringsskiltene. Men der kan også være andre regelsæt, der kan være relevante. For eksempel kan renteloven komme i spil. Det kommer vi tilbage til også.

00:06:39.360 --> 00:07:49.150

Okay, det lyder lidt kompliceret, men det kan jo være, at vi skal tage nogle illustrative eksempler så. Hvad nu, hvis jeg har parkeret et sted, hvor der står, at der er gratis parkering i to timer i dagtimerne, og så har jeg ikke set, at man faktisk skulle have haft en parkeringstilladelse om aftenen, og derfor får jeg en kontrolafgift. Er det bare ærgerligt?

Altså, hvis det nu er sådan, at der reelt er to hovedvilkår på den her parkeringsplads; enten skal man have en parkeringstilladelse, altså en tilladelse til at holde der fast, som man f.eks. har siddende i forruden, eller også kan alle parkere gratis i to timer med p-skiven indstillet i dagtimerne. Hvis vilkåret om parkeringstilladelse står meget mindre end vilkåret om p-skive, og langt nede i punkterne er vilkår på skiltet, så kan det godt være en overtrædelse af reglerne. Det kan være i strid med kontrolafgiftsbekendtgørelsen, fordi den kræver, at væsentlige vilkår, f.eks. om parkeringstilladelse, skal fremgå tydeligt af skiltningen. Det kan også være et ikke vedtaget aftalevilkår, fordi et væsentligt vilkår er for skjult til, at det kan anses for aftalt.

00:07:49.150 --> 00:09:04.040

Aha, så det skal altså fremgå ret tydeligt af skiltene, hvilke hovedvilkår der gælder. Men hvad så med vildledningsforbuddet? Kan det også komme i spil her?

Det kan det faktisk godt, fordi handelspraksis må ikke være vildledende. Og et parkeringsskilt kan faktisk godt udgøre en handelspraksis efter Forbrugermodsmændens vurdering, fordi det er en kommunikation foretaget af en erhvervsdrivende med direkte relation til salg eller udbud af et produkt, altså her en tjenesteyrelse, til forbruger. Så selv ved gratis parkering går man jo også med til, når man parkerer, at hvis man overskrider tidsbegrænsningen, så betaler man en forhøjet pris i virkeligheden, en kontrolafgift. Så derfor kan det være en handelspraksis. Og hvis oplysninger derfor er fremstillet på en uhensigtsmæssig måde, som kan påvirke forbrugerens transaktionsbeslutning, så kan det være vildledende. Det vil sige, hvis forbruger for eksempel har valgt at parkere der, fordi forbruger misforstod skiltet, så har det ledt til en transaktionsbeslutning, en beslutning forbruger har taget om et køb.

00:09:04.040 --> 00:09:55.070

Lad os lige prøve at tage et andet eksempel. Alt det her med nummerpladenkendelse har jo været meget i medierne her i år. Kan du måske starte med at fortælle, hvad det er, og hvad problemet med det er?

Ja, der har været rigtig meget snak om nummerpladenkendelse, eller ANPR, som man også kalder det. Teknologien går ud på, at i det øjeblik, du kører ind på et parkeringsområde, så tager et kamera automatisk et billede af din nummerplade, og det samme, når du kører ud igen. Ved hjælp af Motorregistret kan

parkeringsselskabet så identificere bilen og ejeren eller brugeren af bilen. Det, som vi i hvert fald har set, er, at så er der typisk ikke parkeringsvagter, men i stedet får du tilsendt en kontrolafgift eller en anden form for gebyr, hvis du ikke har betalt for din parkering inden for en given frist.

00:09:55.070 --> 00:10:56.310

Og det er så ulovligt?

Det er ikke i sig selv ulovligt at benytte ANPR-teknologien, og jeg kan lige komme tilbage til, hvad vi konkret har vurderet ulovligt. Men der kan være rigtig mange problemer, der opstår med det, og det kan jeg lige prøve at give et par eksempler på. Nogle forbrugere ender med at stå i en situation, hvor de får en kontrolafgift, fordi de har kørt rundt for at lede efter en parkeringsplads, og så kørt ud igen uden faktisk at parkere. Eller fordi de har kørt igennem et parkeringsområde, hvor de ikke har parkeret heller. Eller måske er de kommet til at registrere få minutter for lidt i deres parkeringsapp, og så har de måske, ifølge kameraerne på stedet, været der fire minutter længere, for eksempel. Og det kan så føre til, at nogle forbrugere får kontrolafgifter på den baggrund. Forbrugerne ender også tit i en svær bevismæssig situation, hvor de har svært at være modbevisende parkeringsselskabets påstand, og hvor det er et stykke tid siden, så de ikke lige har i frisk erindring, hvad det nu lige var, der gik galt, eller hvad der stod på skiltene.

00:10:56.310 --> 00:12:37.080

Hvordan er jeg så egentlig stillet, hvis jeg har parkeret på sådan en parkeringsplads, og jeg har fået eftersendt en kontrolafgift på e-Boks eller med posten, eller hvordan?

Ja, det er typisk via e-Boks eller post, de så sender kontrolafgiften. Tidligere var der en undtagelse om, at man gerne måtte eftersende kontrolafgiften, hvis det ikke var muligt at overgive den på stedet. Der har det så været sådan, at de her ANPR-systemer har gjort, at parkeringsselskaberne ikke kunne overgive dem, fordi betalingsfristen først har været efter, forbrugeren kørte ud. Og derfor skylder forbrugerne først en kontrolafgift, når de er kørt ud, i de systemer, der var blevet sat op. Og Forbrugermødsmanden har vurderet, at undtagelsen kun gælder for forhold uden for parkeringsselskabets kontrol. Så når forbrugere fik eftersendt kontrolafgifter, fordi ANPR-systemet var bygget op på den måde, så var det ikke uden for parkeringsselskabernes kontrol. Og så burde de ikke have eftersendt dem. Det, der har været hensigten, er, hvis føreren er kørt væk for at undvige kontrolafgiften, for eksempel, i situationen, og ikke at hele systemer blev sat op ud fra, at man ikke kunne overgive kontrolafgiften.

Så nu er kontrolafgiftsbekendtgørelsen faktisk blevet ændret, så undtagelsen er blevet fjernet. Så nu må man faktisk ikke eftersende kontrolafgifter, uanset hvad. De skal meddeles skriftligt og anbringes synligt på køretøjet eller overgives direkte til føreren. Og det har været sådan siden 1. juli i år.

00:12:37.080 --> 00:13:27.560

Så når nu jeg er sådan en almindelig forbruger eller parkant og har brugt sådan et anlæg, hvad gælder så egentlig?

Jamen man skal jo stadig betale for den parkering, man har foretaget. Og det kan man gøre på forskellige måder afhængig af de vilkår, der nu er for den parkering. Og det kan være enten via en parkeringsapp, det kan være via en betalingsautomat, og det kan være via parkeringsselskabets hjemmeside. Og det er også forskelligt, om man skal betale, når man parkerer, eller når man kører ud, eller efter man er kørt ud. Så man skal selvfølgelig følge de vilkår, der er. Og nogle steder kan der så være sat bomme op for at sikre, at man ikke kan køre ud uden at betale, mens andre har en betalingsfrist, der ligger efter, man er kørt ud.

00:13:27.560 --> 00:14:06.210

Hvad er egentlig baggrunden for, at man ikke må eftersende en kontrolafgift?

Det handler nok grundlæggende om styrkeforholdet mellem parterne. Når man får en kontrolafgift med det samme, har man mulighed for at tage stilling til rigtigheden og eventuelt selv tage billeder på stedet af skiltningen eller parkeringen. Den arbejdsgruppe, der stod bag den bekendtgørelse, der er på området, i sin tid, valgte at lave den her regel på den måde, den nu er, og i den rapport, der ligger bag, der lægger de også vægt på generelt, at parkanten får de relevante oplysninger for at varetage sine interesser.

00:14:06.210 --> 00:16:33.620

Nogle gange hedder det jo faktisk ikke kontrolafgift, men så står der i stedet, at det er et administrationsgebyr eller et servicegebyr. Hvad skyldes det? Er det noget andet, eller er det det samme?

Det kan være noget andet, og det kan være det samme. Det afgørende er ikke, hvad parkeringsselskabet kalder det, men hvad det reelt er, de beder om betaling for. Vi har set eksempler på, at der bliver sendt en form for gebyr for, at man ikke har betalt for sin parkering. Altså i stedet for at eftersende en kontrolafgift, så eftersender man i virkeligheden et opkrævningsgebyr for, at forbrugerne ikke har betalt til tiden.

Forbrugerombudsmanden har tidligere vurderet, at et sådant gebyr, hvis det efter en samlet vurdering må anses for en opkrævning for forsinket betaling, faktisk er det, man kalder et rykkergebyr efter renteloven. Og det er reguleret i renteloven, og det betyder, at sådan et gebyr højst må lyde på 100 kroner. Det er selvfølgelig en konkret vurdering i den enkelte sag, om noget så er en kontrolafgift, som man jo ikke må eftersende, eller et rykkergebyr, som man som udgangspunkt gerne må eftersende. Hvis et parkeringsselskab sender forbrugeren en regning, hvor de opkræver selve parkeringsprisen, som altså ikke er betalt til tiden, f.eks. 20 kr., og så et gebyr oveni, som de måske kalder et administrationsgebyr, på 300 kr., så kan det godt indikere, at det er reelt et rykkergebyr. Men igen, det handler selvfølgelig også om præcis, hvad der er aftalt, og hvad der står på skiltene, så man kan ikke sige noget helt sort-hvidt om det her. Men hvis det er et rykkergebyr, så må det højst være på 100 kroner.

Så nu har vi altså kontrolafgifter, som ikke må eftersendes til forbrugeren, skal placeres i ruden, og så har vi rykkergebyrer, som højst må være på 100 kroner, men som som udgangspunkt godt kan eftersendes. Så kan man så spørge, om der er andre gebyrer, det kunne være, de her servicegebyrer eller administrationsgebyrer. Og det er ikke noget, Forbrugerombudsmanden eller domstolene har vurderet endnu. Men som udgangspunkt skal gebyrer, som virksomheder tager fra forbrugere, aftales tydeligt. Og der kan selvfølgelig også være særregulering på specifikke områder for, hvor høje gebyrer må være osv.

00:16:33.620 --> 00:17:42.610

Nå, men så har vi lært om ANPR, og vi kan lige tage et par sidste eksempler. Hvad nu hvis jeg har fået en kontrolafgift, fordi jeg har lavet en fejl ved indtastningen af min nummerplade, da jeg betalte for parkeringen?

Ja, det er jo faktisk noget, som der er en del retspraksis på. Det korte svar er, at har du lavet en tastefejl, men har betalt for den rette tid og det rette område til det rette parkeringsselskab, så vil det typisk være urimeligt at give dig den her kontrolafgift. Du kender godt de der parkeringskældere, hvor der er sådan en automat, hvor man skal betale, og så når man indtaster sin nummerplade, så kommer der op enten et billede af bilen, eller oplysninger om, hvilket bilmærke og model det er.

Ja.

Og i sådan et tilfælde, det er der faktisk en dom på, at der blev forbrugeren tydeligt nok oplyst til, at det ikke var urimeligt at pålægge en kontrolafgift, fordi de her ting var kommet op på skærmen. Og i øvrigt stod det også på skærmen, at en fejlindtastning kunne føre til en kontrolafgift.

00:17:42.610 --> 00:18:22.060

Hvad hvis man har betalt via en app, og ved en fejl har betalt i den forkerte områdekode, altså f.eks. på grund af, at telefonens GPS viser noget lidt upræcist?

Det vil igen være en konkret vurdering af de oplysninger, man har fået. Det skal oplyses meget klart for forbrugeren, at GPS'en kan være unøjagtig, og at man selv skal dobbelt tjekke det. Det er ikke nok, at det står nede i nogle vilkår, det skal stå klart på skærmen i parkeringsappen. Det har Højesteret faktisk slået fast. Og ellers må parkeringsselskabet altså bære risikoen for, at GPS'en viser forkert.

00:18:22.060 --> 00:19:42.830

Nu har du allerede nævnt nogle eksempler, hvor vilkår ikke var vedtaget efter aftaleretten, eller at vilkåret var urimeligt. Men du nævnte også en fortolkningsregel i aftaleloven. Hvordan bliver den brugt i forhold til parkering?

Fortolkningsreglen er i aftalelovens § 38 b, og den går ud på, at standardvilkår skal fortolkes til fordel for forbrugeren, hvis der er tvivl. Standardvilkår er jo altså nogle vilkår, som virksomheden udarbejder, som bliver indgået med alle forbrugere, der indgår aftaler med dem. For eksempel et parkeringsskilt. Der findes en Højesteretsdom, hvor en forbruger havde to forskellige p-skiver i sin bil og fik en kontrolafgift af den grund. Vilkåret på parkeringsskiltet lød "p-skive påbudt". Og p-skiverne var indstillet forskelligt, men de var begge to indstillet inden for den lovlige tidsramme, som der var parkering på, på den parkeringsplads. Og vilkåret blev så

tolket til fordel for forbrugeren, fordi det kunne ikke ifølge retten anses for at betyde, at man ikke måtte have to p-skiver, selvom man ikke må det normalt i offentligretlig sammenhæng. Så forbrugeren slap altså for kontrolafgiften her.

Ja.

00:19:42.830 --> 00:21:23.810

Er der egentlig regler om størrelsen på kontrolafgiften, som man kan pålægge?

Det er der ikke. Det er nemlig ikke reguleret. Og så vil det i sidste ende komme an på, om det er så høj en kontrolafgift, at det vil blive anset som et urimeligt vilkår, og derfor kan tilsidesættes aftaleretligt. Højesteret har f.eks. i en konkret sag lavet en proportionalitetsvurdering efter aftaleretten af størrelsen af nogle kontrolafgifter i forhold til forseelsen. Det var ikke en konkret kontrolafgift, men det handlede om en, der havde fået fire kontrolafgifter, fordi han havde holdt i seks døgn på en parkeringsplads. Og der tog Højesteret stilling til, at her var den størrelse, de løb op til, de fire kontrolafgifter, var ikke urimelige i forhold til forseelsen, altså at holde der i seks døgn. Så det vil formentlig være en lignende proportionalitetsvurdering, man vil lave i forhold til en enkelt kontrolafgift. I det offentlige derimod, der ligger det, man kalder parkeringsafgifter, som er det samme i praksis. Der ligger de fast på 510 kroner. Det er lovreguleret. Eller det dobbelte, hvis det er handicapparkering.

Og det kan man jo også skele lidt til i vurderingen. Private kontrolafgifter ligger i øjeblikket typisk i omegnen af 700-1000 kroner. Og så også typisk det dobbelte ved handicapparkering. Men det er jo op til det enkelte parkeringsselskab, hvad de sætter den på. Hvis man politisk skulle lave en begrænsning på størrelsen, så ville det høre under Transportministeriet, som også står bag kontrolafgiftsbekendtgørelsen.

00:21:23.810 --> 00:22:49.510

Okay, og så til allersidst. Hvad gør man egentlig, hvis man som forbruger mener, at man har læst og overholdt de her vilkår, men alligevel får en kontrolafgift i forruden?

Jamen først og fremmest skal man altså klage til parkeringsselskabet. Hvis man f.eks. mangler noget dokumentation for at kunne vurdere sagen, så skal man også bede selskabet fremsende det. Og hvis de så fastholder kontrolafgiften eller ikke har svaret inden for tre måneder, kan man klage til Parkeringsklagenævnet. Og Parkeringsklagenævnet har vi jo hørt, at alle parkeringsselskaber skal være medlem i for at kunne udstede kontrolafgifter. Det koster så 175 kroner at klage, men dem får man tilbage, hvis man enten vinder sagen, eller hvis sagen afvises, fordi nævnet ikke kan behandle den. Og nævnet kan behandle sager om kontrolafgifter udstedt af private parkeringsselskaber, men de kan ikke behandle andre tvister, f.eks. om parkeringsprisen eller om rykkergebyr og inkassoomkostninger. Parkeringsklagenævnet er det, man kalder et privat ankenævn, hvor der sidder en dommer i spidsen, og så er der repræsentanter fra både forbrugersiden i form af Forbrugerrådet Tænk eller FDM, og fra parkeringsselskaberne. Og både dommeren og repræsentanter fra hver side er med til at afgøre sagerne.

Man kan selvfølgelig også klage til os, men vi tager kun sager op af lidt mere generel og principiel karakter, så ofte vil vi henvise til Parkeringsklagenævnet.

00:22:49.510 -->

Tak Sofie, så kom vi rundt om parkering, både gebyrer, kontrolafgifter, klagemuligheder, og hvilke regler, der gælder hvor og hvorfor. Jeg håber, I alle derude, blev lidt klogere på parkering. Tak fordi du var med os her i dag, Sofie.

Det var så lidt.

Og også tak til alle jer derude, der lyttede med i dag. Lyt med næste gang, hvor vi inviterer mig selv, Christian Poll, ind i studiet for at tale om bæredygtighed.