

NYE REGLER OM OPRETTELSE AF P-KLAGENÆVN PÅ VEJ

I januar 2017 sendte transport-, bygnings- og boligministeren et udkast til ændring af færdselsloven i høring. Lovforslaget medfører blandt andet pligt for private parkeringselskaber til at oprette et uvildigt klagelagenævn.

Lovforslaget indeholder flere nye tiltag på parkeringsområdet.

Blandt andet foreslås det, at det ikke længere skal være nødvendigt at benytte parkeringsskive på arealer, hvor adgangen til parkering er tidsmæssigt begrænset. Ny teknik giver i dag mulighed for andre løsninger. Forslaget giver derfor ministeren bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om, hvordan angivelse af parkeringens påbegyndelse kan ske.

Det foreslås også, at Vejdirektoratet får samme muligheder med hensyn til parkeringskontrol, som kommunerne allerede har; dvs. at Vejdirektoratet på statsvejene skal kunne overtage parkeringskontrollen fra politiet.

KLAGENÆVN FOR PRIVATE PARKERINGSAFGIFTER

Det skal være lettere for borgere at klage over parkeringsafgifter, der er pålagt for parkering på private parkeringspladser. Det er formålet med lovforslaget om oprettelse af et klagelagenævn.

Som reglerne er i dag, er borgere, der ikke er enige i en parkeringsafgift, i de fleste tilfælde henvist til at anlægge retssag mod det private parkeringsselskab. Ved domstolene vil sagen typisk blive behandlet efter den mere smidige proces for behandling af sager om mindre krav. Men alligevel vil en domstolsproces af mange opleves som langsommelig, besværlig og usikker. Udsigten til at skulle gennem en eventuel retssag kan derfor i sig selv medføre, at flere borgere blot vælger at betale kontrolafgiften, selvom de ikke er enige.

Efter de almindelige forbrugerbeskyttelsesregler kan der ganske vist også klages til Forbrugerklagenævnet, men kun hvis beløbet overstiger 1.000 kr. P-afgifter er i langt de fleste tilfælde lavere end 1.000 kr. I forhold til klagemuligheder er borgere, der har parkeret på privat regulerede parkeringsarealer, derfor dårligere stillet, end de ville være på offentlige parkeringspladser, hvor der er mulighed for at anvende de klagemuligheder, der følger af de almindelige forvaltningsretlige regler.

Oprettelsen af et klagelagenævn vil styrke borgernes retssikkerhed, fordi det bliver lettere og billigere at få prøvet gyldigheden af en parkeringsafgift. Et fælles klagelagenævn vil også medføre en ensretning på parkeringsafgiftsområdet, da prøvelsen af parkeringsafgifterne samles ét sted. Et klagelagenævn vil ifølge ministeren ikke kun gavne borgerne, men vil også være i parkeringsbranchens egen interesse, dels fordi klagemuligheden vil føre til mere tilfredse betalende kunder, men også fordi muligheden for klagesager giver et incitament til at sikre, at pålagte kontrolafgifter hviler på et sikkert retsgrundlag.

Muligheden for, at branchen på egen hånd opretter et klagelagenævn, er blevet drøftet med parkeringsbranchen, uden at dette imidlertid endnu har ført til oprettelse af et klagelagenævn. Ministeren har derfor vurderet, at der er et behov for udtrykkelig regulering, og der lægges i forslaget op til, at det skal fremgå af færdselslovens § 122 d, at den private parkeringsbranche har pligt til at oprette et klagelagenævn.





Parkeringsbranchen skal som udgangspunkt selv stå for oprettelsen af klagenævnet. Branchen vil have mulighed for på sigt at finansiere udgifterne ved f.eks. at forhøje betalingen for parkering eller kontrolafgifterne, så det dækker ekstra-udgifterne til nævnet.

KONTROL AF TIDSBEGRÆNSET PARKERING

Den gamle parkeringsskive er på vej ud. Sådan må man forstå forslaget, der tager afsæt i, at der i dag findes andre, mere tidssvarende tekniske løsninger for registrering og kontrol med tidspunktet for en parkering på pladser med tidsbegrænset parkering. Reglerne skal afspejle den reelle virkelighed, hvor flere kommuner allerede benytter de tekniske muligheder i form af apps og lignende til administration af parkeringsbetaling efter vejloven og gerne vil udnytte disse muligheder inden for færdselslovens område.

Efter den gældende færdselslov er bilister forpligtet til at benytte en parkeringsskive på parkeringspladser, hvor adgangen til parkering er tidsmæssigt begrænset. Efter lovforslaget har bilisten fortsat pligt til at angive, hvornår parkeringen er påbegyndt. Men forslaget overlader det til ministeren at fastsætte nærmere bestemmelser om kravene til tidsangivelse, samt hvilke tekniske løsninger der kan anvendes. Reglerne vil blive fastsat i en bekendtgørelse.

Forslaget medfører, at ansvaret for korrekt tidsangivelse i forbindelse med parkering kan ligge enten hos bilisten, hos vejmyndigheden eller som et delt ansvar hos begge. Hvis vejmyndigheden således stiller en teknisk løsning til rådighed, der registrerer påbegyndelsen af parkering, uden at bilisten skal gøre noget selv, vil det være vejmyndigheden, der hæfter for eventuelle mangler ved det tekniske udstyr. Hvis den tekniske løsning derimod indebærer, at bilisten skal udføre en handling, f.eks. trække en billet eller indtaste oplysninger, er dette bilistens ansvar – dog ikke, hvis teknikken ikke fungerer.

Den tekniske løsning skal være godkendt af ministeren, men ministeren kan delegerede godkendelseskompetence til en anden myndighed eller til en privat virksomhed. I den forbindelse kan ministeren fastsætte regler om administrationen af godkendelsesordningen, som skal sikre, at den private

virksomheds administration udøves inden for de almindelige forvaltningsretlige rammer.

PARKERINGSKONTROL PÅ STATSVEJENE

Det er efter færdselslovens § 121, stk. 1, som udgangspunkt politiet, der har kompetencen til at kontrollere overholdelsen af de standsnings- og parkeringsregler, der er nævnt i bestemmelsen. Efter de gældende regler kan det aftales, at kommunalbestyrelsen helt eller delvist kan overtage parkeringskontrollen i kommunen. Det kan endvidere aftales mellem kommuner, at kommunalbestyrelsen bemyndiger en anden kommunalbestyrelse til helt eller delvist at varetage parkeringskontrollen på dens veje. F.eks. udfører Parkeringskontrol Nord, som er en enhed under Aalborg Kommune, parkeringskontrol i en række kommuner landet over.

Ministeren foreslår nu, at Vejdirektoratet, som er vejmyndighed for statsvejene, i lighed med kommunerne helt eller delvist skal kunne overtage parkeringskontrollen fra politiet. Vejdirektoratet og de enkelte kommuner skal også kunne aftale, at den ene myndighed bemyndiges til at varetage kontrollen på den andens område.

Forslaget har blandt andet den konsekvens, at en kommunalbestyrelse, som overtager parkeringskontrollen fra politiet, alene overtager kontrollen på kommunevejene – i modsætning til efter de gældende regler, hvor kommunen også overtager kontrollen på de statsveje, som ligger i kommunen ■



Anne Sophie K. Vilsbøll
Advokat, partner
akv@horten.dk



Maria Kjer Hedegaard
Advokat
mkh@horten.dk