

Lovforslag nr. L 174. Fremsat den 28. februar 2001 af trafikministeren (Jacob Buksti)

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

(Afgørelse om pålæggelse af standsnings- og parkeringsafgift)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 726 af 26. juli 2000, som ændret ved lov nr. 1316 af 20. december 2000 og lov nr. 1318 af 20. december 2000, foretages følgende ændringer:

1. I § 121, stk. 2, 1. pkt., indsættes efter »myndighed« : »og er ikke omfattet af forvaltningslovens § 19«.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. maj 2001.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Ved forslaget ændres færdselsloven, således at standsnings- og parkeringsafgifter undtages fra forvaltningslovens bestemmelser om partshøring.

Kommunerne og politiet har i deres hidtidige praksis i forbindelse med pålæggelse af disse afgifter ikke foretaget partshøring. Kommunerne og politiet har derimod realitetsbehandlet de indsigelser, som de har modtaget.

Folketingets Ombudsmand har imidlertid i forbindelse med behandlingen af en konkret klage henledt opmærksomheden på, at pålæggelse af en standsnings- eller parkeringsafgift er en afgørelse efter forvaltningsloven. Derfor skal der efter de gældende regler foretages partshøring, inden der træffes afgørelse om pålæggelse af en afgift.

Lovforslaget indebærer, at den eksisterende praksis for pålæggelse af standsnings- og parkeringsafgifter videreføres.

2. Gældende ret

a) Færdselsloven.

Færdselslovens bestemmelser om pålæggelse af standsnings- og parkeringsafgifter er begrundet i henholdsvis færdselssikkerhedsmæssige, ordensmæssige, byplanmæssige og betalingsmæssige forhold.

Pålæggelse af standsnings- eller parkeringsafgift er en afgørelse efter forvaltningslovens bestemmelser. Det betyder bl.a., at der skal foretages partshøring, inden der træffes afgørelse om pålæggelse af en afgift.

Ifølge færdselslovens § 121 pålægges afgiften ved overtrædelse af bestemmelserne om forbud mod standsning eller parkering bl.a. på cykelsti eller for-tov, i fodgængerfelt, i vejkryds og på eller ved bakketop, ved overtrædelse af afmærkning eller regler, som fastlægger særlige parkerings- eller standsningsrestriktioner, samt ved overtrædelse af regler om benyttelse af parkometre, parkeringsautomater eller lignende.

Afgiften pålægges ved en skriftlig meddelelse, som anbringes på køretøjet eller overgives til føreren, og afgiften påhviler den, der har foretaget den uretmæssige standsning eller parkering. Betales afgiften ikke inden den fastsatte frist, hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet. Betales afgiften ikke inden for den fastsatte betalingsfrist, sendes der automatisk en opkrævning til den, der i Centralregistret for Motorkøretøjer står anført som ejer eller bruger af køretøjet.

Afgørelse om pålæggelse af en afgift kan ikke indbringes for højere administrativ myndighed. Der er imidlertid mulighed for at fremføre indsigelser over for kommunen eller politiet og få sagen genoptaget. Der henvises herom til afsnit 3 nedenfor.

Betales en afgift ikke, vil den kunne inddrives ved udpantning, indeholdelse i løn m.v. samt ved modregning i overskydende skat m.v. hos den pågældende, og der kan indhentes oplysninger hos myndighederne, som er nødvendige for at varetage inddrivelsen. Fogedretten træffer afgørelse om de indsigelser, der måtte blive fremført i forbindelse med udpantning, herunder indsigelser om, at afgiften er pålagt med urette. Fogedretten vil endvidere efter begæring træffe afgørelse om indsigelser, som skyldneren fremsætter over for inddrivelsesmyndigheden om berettigelsen af et meddelt pålæg om lønindeholdelse eller en gennemført modregning. Hvis sagen kommer for fogedretten, vil den fornødne bevisførelse ske inden for rammerne af den bevisførelse, der efter retsplejelovens bestemmelser kan ske ved fogedretten.

Det bemærkes, at afgiften udgør 430 kr., og at beløbet ifølge bestemmelsen i lovens § 124 r satsreguleres én gang årligt. I 2001 udgør afgiften 490 kr.

Ifølge § 122 a kan trafikministeren bestemme, at kontrollen med overholdelsen af de bestemmelser, der nævnes i § 121, helt eller delvis overlades til kommunalbestyrelsen, samt at der fastsættes nærmere regler om den kommunale parkeringskontrols virksomhed. Ved nærmere aftale med Trafikministeriet kan kommunerne overtage parkeringskontrollen. I bekendtgø-

relse nr. 830 af 26. november 1998 om kommunal parkeringskontrol er fastsat regler om den kommunale parkeringskontrolls virksomhed. Det fremgår bl.a., at det i visse tilfælde alene er politiet, som kan pålægge afgifter for overtrædelser af færdselslovens bestemmelser om parkerings- og standsningsforbud.

Det bemærkes, at i dag har Københavns og Frederiksberg Kommuner samt omkring 22 andre kommuner overtaget parkeringskontrollen. I disse kommuner udføres kontrollen således af kontrollører ansat af kommunen. Kommunerne kan etablere et samarbejde om udførelse af kontrollen. Selv om en kommune har overtaget kontrollen, har politiet stadig mulighed for også at foretage parkeringskontrol i kommunen.

b) Forvaltningsloven.

Med hensyn til spørgsmålet om partshøring i forhold til pålæggelse af standsnings- og parkeringsafgifter fremgår det af forvaltningslovens § 19, at såfremt en part i en sag ikke antages at være bekendt med, at myndigheden er i besiddelse af bestemte oplysninger vedrørende sagens faktiske omstændigheder, må der ikke træffes afgørelse, før myndigheden har gjort parten bekendt med oplysningerne og givet denne lejlighed til at fremkomme med en udtalelse. Partshøringspligten gælder dog kun, hvis oplysningerne er til ugunst for vedkommende og er af væsentlig betydning for sagens afgørelse.

Da pålæggelse af en sådan afgift er til ugunst for en trafikant, og da de konstaterede fakta om en overtrædelse er af væsentlig betydning for afgørelsen, betyder det, at der skal foretages partshøring, inden der træffes afgørelse.

Det bemærkes, at partshøringspligten består, selv om parten kender de pågældende oplysninger. Formålet med bestemmelsen er, at der gives parten mulighed for at kommentere, supplere eller korrigere oplysninger, som den pågældende ikke har tænkt nærmere over, fordi vedkommende ikke har været bekendt med, at oplysningerne indgik i myndighedens beslutningsgrundlag i sagen.

Partshøringen skal iværksættes, inden myndigheden træffer afgørelse i sagen.

Der består en række undtagelser fra partshøringspligten. Partshøringspligten gælder bl.a. ikke, såfremt en række nærmere betingelser er opfyldt, f.eks. at det efter oplysningernes karakter og sagens beskaffenhed må anses for ubetænkeligt at træffe afgørelse i sagen på det foreliggende grundlag.

3. Praksis

Det bemærkes, at politiet på årsbasis pålægger ca. 115.000 standsnings- eller parkeringsafgifter. Københavns Kommune pålægger årligt ca. 250.000 afgifter, mens Frederiksberg Kommune årligt pålægger ca. 23.000 afgifter, og Århus Kommune pålægger ca. 23.000 afgifter årligt. For de øvrige kommuner har Kommunernes Landsforening anslået, at der på årsbasis pålægges ca. 72.000 afgifter. Der er således tale om op imod en halv mio. afgørelser på årsbasis.

I praksis anbringes en girooprævning på det køretøj, som er anbragt i strid med bestemmelserne om standsning og parkering. Oprævningen indeholder oplysninger om, hvilke bestemmelser der er overtrådt. Endvidere indeholder oprævningen en klagevejledning, det vil sige en vejledning om muligheden for at fremføre indsigelser over for kommunen eller politiet. Selv om oprævningen måtte bortkomme, er der sket pålæggelse af en afgift. Samme forhold gør sig gældende, selv om føreren nægter at modtage pålægget. En afgift kan derimod ikke pålægges efter, at den ulovlige standsning eller parkering er bragt til ophør.

Som tidligere anført er der hidtil ikke foretaget partshøring i forbindelse med pålæggelse af standsnings- og parkeringsafgifter. Det er utvivlsomt, at den manglende partshøring er historisk betinget. Afgifterne blev indført i 1971 i stedet for bøder, mens forvaltningsloven først trådte i kraft i 1987, det vil sige 16 år efter fastlæggelsen af systemet med pålæggelse af afgifter for overtrædelse af bestemmelser om standsning og parkering.

Trafikministeriet fik imidlertid i sommeren 2000 en henvendelse fra Folketingets Ombudsmand i anledning af en konkret klage over en pålagt parkeringsafgift. Ombudsmanden anførte i den forbindelse, at pålæggelse af en parkeringsafgift er en afgørelse i forvaltningslovens forstand, at der forud for pålæggelse af en parkeringsafgift skal foretages partshøring efter forvaltningslovens § 19, stk. 1, at partshøringen efter ombudsmandens opfattelse ikke kan undlades med henvisning til undtagelsesbestemmelserne i forvaltningslovens § 19, stk. 2, samt at bemyndigelsesbestemmelsen i forvaltningslovens § 19, stk. 3, ikke er anvendelig. Efter en drøftelse med de berørte myndigheder oplyste ombudsmanden over for klageren, at myndighederne nu ville overveje, om spørgsmålet om partshøring skulle søges løst ad lovgivningens vej eller rent administrativt.

Ifølge oplysninger fra kommunerne klager mellem 2% og 11% af de personer, som bliver pålagt en afgift, over afgørelsen. Det er oplyst, at mellem 10% og om-

kring 30% af indsigelserne fører til omgørelse: Der foreligger ikke oplysninger fra politiet.

Kommunernes Landsforening (KL), Københavns, Frederiksberg og Århus Kommuner har tidligere tilkendegivet, at ændring af praksis først og fremmest vil betyde udgifter til omlægning af den hidtidige administrationsordning, ligesom det vurderes, at en ordning med en egentlig partshøring vil betyde forøgelse af de administrative udgifter hertil. Det vurderes, at der vil ske en ikke ubetydelig stigning i klagesagerne, uden at der af den grund vil ske en stigning i de sager, som omgøres, da sagerne afgøres som udgangspunkt hviler på faktiske umiddelbart konstaterbare oplysninger.

4. Trafikministeriets overvejelser

På baggrund af Folketingets Ombudsmands udtalelse har Trafikministeriet nærmere overvejet hensigtsmæssigheden af at undtage standsnings- og parkeringsafgifter fra forvaltningslovens § 19 om partshøring. I overvejelserne er indgået, at der ved pålæggelse af disse afgifter er tale om et overordentligt stort antal afgørelser (omkring en halv mio.), som er baseret på normalt enkle og umiddelbart konstaterbare fakta. Hertil kommer, at der er klagemulighed til 1. instans (kommuner og politi), som sikrer muligheden for at få en afgørelse om pålæggelse af en afgift omgjort, hvis den er truffet på et forkert grundlag. Det er ministeriets opfattelse, at ændring af kommunernes og politiets praksis - ved at gennemføre en egentlig partshøring - ikke er nødvendig for at sikre borgernes retsstilling.

Herudover er det utvivlsomt, at gennemførelse af en egentlig partshøring vil være forbundet med et øget ressourceforbrug og et stort administrativt besvær, idet det vil betyde en omlægning af kommunernes og politiets systemer vedrørende opkrævning af standsnings- og parkeringsafgifter. Endvidere har kommunerne tilkendegivet, at det efter deres opfattelse også vil betyde en kraftig stigning i antallet af sager, hvori der fremsættes indsigelser, uden at det vil have til følge, at flere sager end hidtil vil blive omgjort.

Endelig vurderer Trafikministeriet, at indførelse af en egentlig partshøring indebærer en risiko for, at kontrollen nedprioriteres både hos kommunerne og politiet, medmindre der samtidig måtte blive tilført disse funktioner yderligere ressourcer.

Trafikministeriet finder det på den baggrund hensigtsmæssigt at undtage pålæggelse af standsnings- og parkeringsafgifter for forvaltningslovens § 19 om partshøring.

5. Administrative og økonomiske konsekvenser for stat, amtskommuner og kommuner

Forslaget medfører ikke administrative eller økonomiske konsekvenser for staten, kommuner eller amtskommuner, idet forslaget indebærer, at en eksisterende praksis lovfæstes. Såfremt lovforslaget ikke gennemføres, vil det derimod have administrative og økonomiske konsekvenser for det offentlige. Det kan herom oplyses, at KL samt Københavns og Frederiksberg Kommuner har tilkendegivet, at det er meget vanskeligt på forhånd at opgøre de økonomiske konsekvenser af et forventet øget ressourceforbrug, såfremt lovforslaget ikke gennemføres.

KL har oplyst, at den kommunale parkeringskontrol er et meget nyt område, og at en stor del af de kommuner, der har overtaget opgaven, kun har varetaget denne i mindre end et år. Det betyder dels, at der skal opbygges nye administrative rutiner, dels at borgerne skal vænne sig til en ofte strengere kontrol med overholdelsen af parkeringsreglerne. Sidst, men ikke mindst, betyder det, at de indhentede erfaringer med ordningen i kommunalt regi er yderst sparsomme. Opgaven med varetagelsen af parkeringskontrollen varierer betydeligt fra kommune til kommune, afhængig af byens udformning og den lokale brug af parkeringsbegrænsninger.

KL har tilkendegivet, at erfaringer vedrørende omfanget af klagesager inden for andre områder tilsiger, at der vil ske en stigning i antallet af indsigelser. Som eksempel nævnes dagrenovationsområdet, hvor Arbejdstilsynets nye krav om adgangsveje til skralde-spandens standplads i flere kommuner medførte særdeles mange henvendelser fra borgerne. I en enkelt kommune reagerede 50% af borgerne.

Det er tillige opfattelsen, at overførelsen af kontrollen fra politiet til kommunerne vil kunne medføre en ændret adfærd, det vil sige mindre autoritetstro og dermed flere indsigelser. Endelig er det opfattelsen, at bilisterne vil opfatte indførelse af en partshøring som en god mulighed for at undgå at betale en afgift, hvis man blot kan argumentere derfor. Det vil medføre flere indsigelser. Det er således KL's vurdering at indførelse af partshøring kan frygtes at medføre en tredobling af indsigelserne.

6. Administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget medfører ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

7. Forslagets miljømæssige konsekvenser

Forslaget medfører ikke miljømæssige konsekvenser.

9. Hørte organisationer

Der er foretaget høring af de i bilag 2 nævnte myndigheder og organisationer.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

10. Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Nej	Nej
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Nej	Nej
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Nej	Nej
Miljømæssige konsekvenser	Nej	Nej
Administrative konsekvenser for borgerne	Nej	Nej
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Den foreslåede ændring af forslaget § 121, stk. 2, 1. pkt., betyder, at standsnings- og parkeringsafgifter undtages fra forvaltningslovens § 19 om partshøring.

Det bemærkes, at kommuner og politi hidtil ikke har foretaget partshøring ved pålæggelse af disse afgifter. Bestemmelsen vil således ikke betyde nogen reel ændring af den stilling, trafikanter har efter gældende praksis.

Det er alene hensigten at undtage selve pålæggen af afgift fra den almindelige partshøringspligt. Såfremt der efterfølgende fremføres indsigelser over for myndigheden, og der ved myndighedens behandling heraf fremkommer nye oplysninger, forudsættes der

iværksat partshøring, inden der træffes afgørelse vedrørende indsigelserne.

Undtagelsen fra forvaltningsloven omfatter ikke dennes § 21. Såfremt bilisten er tilstede på det tidspunkt, hvor afgørelsen træffes, vil bilisten således have mulighed for at fremføre eventuelle indsigelser. Sådan indsigelse vil kunne fremføres på stedet og der vil derfor normalt ikke være grundlag for at udsætte afgørelsen med henblik på at give bilisten mulighed for at fremføre sine indvendinger på et senere tidspunkt.

Til § 2

Bestemmelsen fastlægger lovens ikrafttrædelsestidspunkt.

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. maj 2001

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 726 af 26. juli 2000, som ændret ved lov nr. 1316 af 20. december 2000 og lov nr. 1318 af 20. december 2000, foretages følgende ændringer:

§ 121. Politiet kan pålægge en afgift for overtrædelse af:

1) § 28, stk. 2, 1. pkt.,

...

Stk. 2. Afgørelse om pålæggelse af afgift kan ikke indbringes for højere administrativ myndighed. Afgiften tilfalder statskassen.

...

1. I § 121, stk. 2, 1. pkt., indsættes efter »myndighed« : »og er ikke omfattet af forvaltningslovens § 19«.

Oversigt over myndigheder og organisationer, der er anmodet om udtalelse i anledning af lovforslaget

Forbrugerrådet

Københavns Kommune

Frederiksberg Kommune

Århus Kommune

Kommunernes Landsforening.

Nævnet for Etnisk Ligestilling

NOAH-Trafik

FDM

Til lovforslag nr. L 174. Skriftlig fremsættelse (28. februar 2001)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af færdselsloven.
(Afgørelse om pålæggelse af standsnings- og parkeringsafgift).*

(Lovforslag nr. L 174).

Forslaget indebærer, at standsnings- og parkeringsafgifter undtages fra forvaltningslovens § 19 om partshøring.

Kommunerne og politiet har i deres hidtidige praksis i forbindelse med pålæggelse af disse afgifter ikke foretaget partshøring.

Lovforslaget indebærer således, at den eksisterende praksis for pålæggelse af standsnings- og parkeringsafgifter videreføres.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med tilhørende bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale forslaget til Tingets velvillige behandling.