

Advokatfirma
Eikeland & Co AS

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: TBS	S.BEH.: ESP
20 SEPT. 2006	
S.NR: 05/672-42	ARKIV: 660
SKREVE:	

Det Kongelige Samferdselsdepartementet
Postboks 810 Dep
0030 OSLO

Oslo, 15.09.2006

Att.: Lasse Lager/ Espen Rindedal

Deres ref: 05/672-LL

Vår ref: Intrum Justitia AS - 22/SE

Ny felles parkeringsregulering - høring av rapport

Jeg vil herved oversende kommentarer fra Intrum Justitia AS til den foreliggende rapport, jfr Deres brev av 13.06.2006.

Intrum Justitia – gruppen har lang erfaring i behandling av private parkeringskrav både som kjøper av forfalte kontrollavgifter, klagebehandler for utsteder av kontrollavgiftene, og som inkassator av private parkeringsavgifter. Undertegnede har arbeidet i mange år med rettslig inndrivelse knyttet til slike krav.

Intrum Justitia er positiv til de forslag som fremgår i rapporten når det gjelder tildeling og tilsyn, samt krav til personell. Man kunne tenke seg å foreslå at man i tillegg hadde et **egnethetskrav** til eiere, styre og administrasjon slik som det er for inkassovirksomheter.

Det er meget positivt med et register over samtlige godkjente parkeringsområder. I tilknytning til dette vil vi også gjøre oppmerksom på at det på samme sted bør ligge en oversikt over hvilke skilt som er plassert på området og hvor de befinner seg (tekst/bilde av skilt).

I tillegg til betryggende skilting synes det også verdt å nevne at områdene må være betryggende **avgrenset** mot tilliggende områder. Det kan f.eks innenfor svært korte avstander være både gratis parkeringsplasser for handlende til en butikk, og vilkårs parkering liggende helt inntil hverandre. Her **bør** det settes klare retningslinjer for hvordan området skal avgrenses slik at muligheten til å misforstå blir minst mulig.

Når det gjelder kontrollavgiftens størrelse synes det helt klart at rapporten ikke i tilstrekkelig grad har tatt for seg dagens praksis hvor parkeringsselskaper i stor grad selger sine kontrollavgifter til finansforetak eller etter at kontrollavgiften er forfalt (og er ubetalt). Kjøper er ofte nært konserntilknyttet et inkassoselskap, og prisingen er i stor grad avhengig av de forventete inkassoinntekter. Dette er forhold som i stor grad medfører at parkeringsselskapene setter kontrollavgiften opp raskere, og at det muligens kan bli en målsetting for parkeringsselskapene å få utstedt flest mulig kontrollavgifter.

Dette kan være forhold som medfører at mange bilister opplever ileggelse av kontrollavgifter fra private aktører i dag er preget av en viss overivrighet og svært firkantet klagebehandling, samt til dels

Advokatfirma Eikeland & Co AS, MNA

Ansvarlig adv. Stein Eikeland Tlf 23171041 Postadr: Pb 6354 Etterstad, 0604 Oslo Fax 23171021
Advokat Marius Wærsten Tlf 23171137 Klientkonto: 1594. 27. 10795 Org. nr. 952 392 131MVA

ofte "tilfeldig" raske illeggelser av kontrollavgifter på steder og tidspunkter som medfører at illeggelsen synes svært urimelig.

Det synes fornuftig å skille kontrollavgiftens størrelse. Dette ikke minst i forhold til om parkeringen skjer på offentlig vei/område, eller på privat område. Dette da formålet med offentlige vilkår contra private vilkår vil være svært forskjellige. En offentlige reguleringen skjer til fellesskapets beste og har en almen formålstjeneste, mens privat regulering kan være begrunnet i andre årsaker. F.eks vil mange private reguleringer i dag ikke være begrunnet i at det er nødvendig for avvikling av trafikken eller parkeringsmulighetene i området totalt sett. Videre er det helt klart at man må ha en regulering i det offentlige rom, mens det i det private rom alltid bør være frivillig om man vil regulere området eller ikke, men når man ønsker å regulere området ut ifra gitte vilkår bør overtredelse av disse vilkår ikke "belønnes" tilsvarende som i det offentlige rom. Kontrollavgiften på private områder bør muligens ikke være større enn 50% av hva man kan ta for overtredelse på offentlig vei. Videre bør det tilstrebes en løsning som medfører at bagatellmessige tidsovertredelser på forhåndsbetaling av tid, kan gjøres opp ut ifra reell kostnad + et angregebyr (håndteringsgebyr) istedenfor full kontrollavgift. Dette for å forhindre at vekten "venter" ved kjøretøyet til tiden er gått ut. Man kan se hen til systemet for ulovlig passering av bomringer i Oslo, hvor man "slipper" full tilleggsavgift om man innbetaler et bestemt beløp innen en bestemt tid. Dette beløpet synes ikke urimelig og dekker kostnaden med overtredelsen. Dette systemet synes også egnet til andre bagatellmessige overtredelser. Man bør tilstrebe enkle og raske oppgjørsformer via internett/betalings tjenester som medfører at visse bagatellmessige overtredelser kan gjøres opp med et "håndteringsgebyr".

Å videreføre betalingsplikt før klagen behandles vil være særdeles gunstig for private aktører. På et område som tradisjonelt er preget av mye kverulering, krangling, og etter manges syn høy avstraffelse for ofte "en liten mulig forseelse", vil nok dette oppfattes som et overgrep i mange tilfeller. Om det settes slike krav bør det vurderes innført en fast kompensasjon til vedkommende bilist som feilaktig har blitt ilagt en avgift.

Det kommenteres i rapporten at en fordring (kontrollavgift) ikke kan overdras før kravet (klagen) er avgjort, og at klagen skal skje i parkeringsselskapets navn. Hvordan har man tenkt å trekke grensen for hva som kan overdras og hva som ikke kan overdras når det gjelder dette forholdet. Er det nok at bilisten sier at man ikke er enig i illeggelsen, eller må bilisten grunngi dette. Og, spiller dette noen rolle for bilisten når man har et selskap å forholde seg til i klageprosessen. Avregningen mellom parkeringsselskapet og kjøper av kravet bør vel være et forhold mellom disse parter alene.

At det settes klagefrist synes svært fornuftig. Imidlertid vil jo vanskeligheten være i de tilfeller hvor vedkommende hevder at man ikke har mottatt kontrollavgiften. Det bør settes en klar retningslinje for hva en bilist må gjøre om vedkommende bestrider kontrollavgiften, og en tidsfrist fra et tidspunkt som er fleksibelt (f.eks fra den dag bilisten ble klar over kontrollavgiften).

Man er enig i at klagen skal være uten gebyrkostnad, men om selskapets resultat ønskes påklaget til en felles klagenemnd bør det påløpe et lite gebyr som vedkommende som "taper" denne klagebehandlingen må betale. Dette vil gjøre at både selskapet og klager vil skjerpe seg i den første klagebehandlingen. Inndrivelse på etterskudd gjennom Statens innkrevningssentral eller tilsvarende. Alternativt mener vi at en del av ilagte og betalte kontrollavgifter bør gå til dekning av klagenemndas drift.

Man er enig i rapporten når det gjelder oppfølging av ubetalte og ikke omtvistete kontrollavgifter, samt at det ikke gis panterrett.

Advokatfirma Eikeland & Co AS

Ansvarlig adv. Stein Eikeland Tlf 23171041 Postadr: Pb 6354 Etterstad, 0604 Oslo F. nr. 952 392 131 mva
Advokat Marius Wærsten Tlf 23171137 Klientkonto: 1594. 27. 10795 Fax nr. 23 17 10 21

Når det gjelder solidaransvaret synes det som om rapporten på side 58 tar vesentlig feil når man hevder at forskjellen mellom dagens offentlige og private ansvarsforhold "vil imidlertid trolig være ukjent for mange brukere av parkeringstjenester". Ut ifra mange års erfaring med de private kravene synes det helt klart at det pr i dag er svært mange som er klar over det forhold at bileier ikke er ansvarlig for privat kontrollavgift, men at det er bilføreren som er ansvarlig.

Det synes heller ikke riktig å legge til grunn at det er en fast underrettspraksis om dette spørsmålet. Både forliksrådsavgjørelser og tingrettsavgjørelser synes å gå i begge retninger, også i saker hvor bileier nekter å utlevere navn på fører.

Rent prinsipielt synes det igjen viktig å skille mellom offentlig vei og et privat område. På det offentlige kan det fremdeles være fornuftig med solidaransvar for å minske tvisterisiko på bakgrunn av at man har et felles gode å ta vare på (som bør skje til lavest mulig kostnad). På et privat område bør det fremdeles være slik at det er den som inngår realavtalen – og bryter denne – alene bør få ansvaret for kontrollavgiften. Det man imidlertid har manglet hjemmel for er å pålegge eier å opplyse hvem som var fører. En ny regel bør derfor tilstrebe at en slik hjemmel gis, og at følgende for eier om han ikke kan/vil opplyse hvem som var fører vil være at han blir solidarisk ansvarlig. Eier bør videre bli solidarisk medansvarlig om den fører han oppgir nekter å ha vært føreren. Den videre sivile tvisten mellom disse partene har ikke samfunnet noe direkte med.

Når det gjelder håndtering av slike klager bør det tilrettelegges med fleksible løsninger med hovedvekt på moderne IT-løsninger. Det bør være et helt klart krav til skriftlighet (ikke nødvendigvis papir) og klar identifikasjon av begge parter. Også de godkjente plassene bør være tilgjengelige når det gjelder skisser/kart/bilder via internett.

Med vennlig hilsen

Advokatfirma Eikeland & Co AS



Stein Eikeland

Advokat

s.eikeland@no.intrum.com

Advokatfirma Eikeland & Co AS

Ansvarlig adv. Stein Eikeland Tlf 23171041 Postadr. Pb 6354 Etterstad, 0604 Oslo F. nr. 952 392 131 mva
Advokat Marius Wærsten Tlf 23171137 Klientkonto: 1594. 27. 10795 Fax nr. 23 17 10 21