

Udkast

til

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

(Tidsbegrænset parkering, oprettelse af klagenævn, vejmyndighedens mulighed for at overtage parkeringskontrollen mv.)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013, som ændret ved lov nr. 169 af 26. februar 2014 og senest ved lov nr. 660 af 8. juni 2016, foretages følgende ændringer:

1. I § 28, stk. 3, 1. pkt., udgår ”, yderrabat”.
2. I § 28, stk. 3, 3. pkt., udgår ”med hele eller en del af køretøjet i yderrabatten eller”.
3. I § 92, stk. 1, 2. pkt., indsættes efter ”bestemmelser”: ”, jf. dog stk. 4”.
4. I § 92 indsættes som stk. 4:

”Stk. 4. Vejmyndigheden kan ikke forbyde færdselsarter, herunder etablere bilfrie zoner, på private fællesveje, medmindre der gives samtykke fra politiet og grundejerne.”

5. I § 92, stk. 3, udgår ”vejmyndigheden og”.

6. § 93 affattes således:

”Tidsbegrænset parkering

§ 93. Hvor adgangen til parkering er tidsmæssigt begrænset, har parkanten pligt til at angive, hvornår parkeringen er påbegyndt. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om, hvordan og fra hvornår tidspunktet for parkeringens påbegyndelse kan angives.

Stk. 2. Parkantens forpligtelse efter stk. 1 samt regler fastsat i medfør heraf gælder ikke, når vejmyndigheden stiller en teknisk løsning til rådighed, som automatisk registrerer parkeringens påbegyndelse.

Stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren godkender de tekniske løsninger, der er nævnt i stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan henlægge godkendelsen af tekniske løsninger til registrering af parkeringens påbegyndelse til en anden offentlig myndighed eller privat virksomhed, og i

øvrigt fastsætte regler for administrationen af opgaven. Hvis opgaven henlægges til en privat virksomhed, kan transport- og bygnings- og boligministeren fastsætte regler om fastsættelse af gebyr for godkendelsen.

Stk. 4. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der er truffet i henhold til bemyndigelsen efter stk. 3, 2.pkt., herunder om, at afgørelser ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

7. I § 121, stk. 1, nr. 9, udgår ”parkometre,”.

9. I § 122 a, stk. 1 og 2, ændres ”kommunalbestyrelsen” til: ”vejmyndigheden”.

10. I § 122 a, stk. 2, ændres ”Kommunalbestyrelsen” til: ”Vejmyndigheden” og ”kommunalbestyrelse” til: ”vejmyndighed”.

11. I § 122 a, stk. 3, ændres ”kommune” til ”vejmyndighed”.

12. I § 122 a, stk. 3, sidste pkt., ændres ”stk. 3-5” til: ”stk. 3-6”.

13. I § 122 a, stk. 4, ændres ”den kommunale parkeringskontrols virksomhed” til: ”vejmyndighedens parkeringskontrol”.

14. I § 122 c indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

”*Stk. 2.* Kontrolafgift ved parkering på offentligt tilgængeligt privat område kan kun pålægges, hvis den, der pålægger afgiften, er tilmeldt det klagenævn, der er nævnt i § 122 d, samt tydeligt vejleder om klageadgangen hertil i forbindelse med afgiftspålæg.”

Stk. 2 bliver herefter til stk. 3.

15. Efter § 122 c indsættes:

”§ 122 d. Til behandling af klager over kontrolafgifter pålagt af private for overtrædelse af vilkårene for brug af offentligt tilgængelige private parkeringsområder opretter branchen på området for privat betalingsparkering et klagenævn.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om klagenævnets virke, herunder regler om tilsyn.”

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2017, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. § 1, nr. 14 og 15, træder i kraft den 1. januar 2018.

ALMINDELIGE BEMÆRKNINGER

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets hovedpunkter
 - 2.1. Parkering i yderrabat
 - 2.1.1. Gældende ret
 - 2.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.2. Forbud mod visse færdselsarter på private fællesveje
 - 2.2.1. Gældende ret
 - 2.2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.3. Tidsbegrænset parkering
 - 2.3.1. Gældende ret
 - 2.3.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.4. Parkeringskontrol på statsvejene
 - 2.4.1. Gældende ret
 - 2.4.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.5. Oprettelse af klagenævn for private parkeringsafgifter
 - 2.5.1. Gældende ret
 - 2.5.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
3. De økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
4. De økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5. De administrative konsekvenser for borgerne
6. De miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
9. Sammenfattende skema

1. Indledning

Med lovforslaget sker der en teknologisk modernisering af reglerne om tidsbegrænset parkering. Med de fremkommelighedsmæssige udfordringer, der er i de store byer, er det vigtigt, at vejmyndighed og politi får lette og moderne hjælpemidler til at sikre fremkommeligheden og fastholde en hensigtsmæssig udnyttelse af vejarealerne. Samtidigt gives der mulighed for, at Vejdirektoratet kan pålægge afgifter på statsvejene, ligesom kommunerne kan som vejmyndighed på kommunevejene. Herudover sikres det, at kommunalbestyrelsernes mulighed for at etablere bilfrie zoner på private fællesveje forudsætter samtykke fra bl.a. tilgrænsende grundejere.

Teknologien er løbet fra brug af parkeringsskive som eneste markering af, hvornår en parkering påbegyndes. Derfor foreslås det, at der ikke længere stilles krav om benyttelse af parkeringsskive, hvor adgangen til parkeringen er tidsmæssigt begrænset, men at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte bestemmelser om, hvordan angivelse af parkeringens påbegyndelse kan ske og fra hvilket tidspunkt. Det er på den baggrund hensigten at reglerne skal afspejle den reelle virkelighed, hvor flere kommuner i forvejen benytter en lang række teknologiske muligheder til parkeringsbetaling efter

vejloven, og gerne vil udnytte disse muligheder inden for færdselslovens område. Det foreslås endvidere at transport-, bygnings- og boligministeren ligeledes bestemmer, at registrering af parkeringstidspunktet kan foranlediges af vejmyndigheden ved benyttelse af en teknisk løsning.

Med lovforslaget foreslås det endvidere, at Vejdirektoratet som vejmyndighed for statsvejene, i lighed med kommunerne, helt eller delvist kan overtage parkeringskontrollen fra politiet, ligesom Vejdirektoratet og en kommune kan aftale, at den ene myndighed bemyndiges til at varetage kontrollen på den andens område.

Da det har vist sig, at forbuddet mod parkering i yderrabat inden for tættere bebygget område ikke har haft den positive trafiksikkerhedseffekt som forventet, foreslås forbuddet ophævet.

Endeligt foreslås det, at der oprettes et privat klagenævn for parkeringsafgifter pålagt på privat område, således at borgerens adgang til at få prøvet en afgifts retmæssighed lettes.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Parkering i yderrabat

2.1.1. Gældende ret

I den nuværende § 28, stk. 3 i færdselsloven er der et forbud mod standsning og parkering i yderrabat inden for tættere bebygget område, jf. bestemmelsens 1. pkt. Uden for tættere bebygget område kan et køretøj, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3.500 kg, dog standses eller parkeres med hele eller en del af køretøjet i yderrabatten, hvilket følger af 3. pkt.

2.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

I lovforslaget foreslås det, at forbuddet mod standsning og parkering i yderrabat ophæves. Forbuddet har vist sig at have en utilsigtet konsekvens, idet private grundejere, hvis ejendom uden adskillelse grænser op til en vej, kan risikere at blive pålagt en afgift for at parkere i yderrabat, selvom de parkerer inde på deres egen grund, typisk på en græsplæne.

Samtidig vurderes det, at en ophævelse af forbuddet slet ikke, eller kun i ringe grad, vil udgøre en generel forringelse af trafiksikkerheden eller trafikafviklingen, da vejmyndigheden fortsat vil have muligheden for med politiets samtykke konkret at forbyde standsning eller parkering i yderrabat med hjemmel i færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, de steder hvor det lokalt vurderes færdselssikkerhedsmæssigt mest forsvarligt eller bedst for trafikafviklingen.

2.2. Forbud mod visse færdselsarter på private fællesveje

2.2.1. Gældende ret

Det følger af færdselslovens § 92, stk. 1, at vejmyndigheden for en offentlig vej med samtykke fra politiet kan træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning. Vejmyndigheden for en privat fællesvej omfattet af afsnit III i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, stk. 1 og 2, hvilket vil sige private fællesveje i byer og bymæssige områder, kan med samtykke fra politiet træffe tilsvarende bestemmelser.

Af § 92, stk. 1, nr. 3 fremgår det, at der bl.a. kan træffes bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader.

For private fællesveje er hjemlen i lov om private fællesveje § 57, stk. 2, jf. færdselslovens § 92, stk. 1.

Det vil således være muligt for en vejmyndighed i medfør af lov om private fællesveje § 57, stk. 2, jf. færdselsloven § 92, stk. 1, nr. 3, at forbyde færdselsarter på private fællesveje i byer og bymæssige områder. Dette betyder, at en kommunalbestyrelse med politiets samtykke efter gældende ret eksempelvis vil kunne etablere en bilfri zone, som omfatter private fællesveje.

2.2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at hensynet til de berørte grundejere ved private fællesveje tilsiger, at disse skal inkluderes i forbindelse med beslutningen om eksempelvis at indføre bilfrie dage på en privat fællesvej. Derfor foreslås det, at vejmyndigheden, foruden politiets samtykke, kun kan fastsætte et forbud mod en færdselsart på private fællesveje i byer og bymæssige områder, hvis der samtidig er indhentet samtykke fra grundejerne.

2.3. Tidsbegrænset parkering

2.3.1. Gældende ret

Af færdselslovens § 93 fremgår det, at, på steder hvor adgangen til parkering er tidsbegrænset, kan transport-, bygnings- og boligministeren bestemme, at parkering af motorkøretøjer kun må ske ved benyttelse af parkeringsskive. Dette er nærmere reguleret i bekendtgørelse nr. 1529 af 9. december 2016 om parkeringsskiver.

2.3.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med forslaget lægges der op til, at der ikke længere stilles krav om benyttelse af parkeringsskive, hvor adgangen til parkeringen er tidsmæssigt begrænset, men at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte bestemmelser om, hvilke krav der stilles til tidsangivelsen, samt at tekniske løsninger kan benyttes til registrering af parkeringstidspunktet. I medfør af den foreslåede bestemmelse udstedes der en bekendtgørelse, som fastsætter de nærmere regler vedrørende tidsbegrænset parkering, som skal afløse den nuværende bekendtgørelse om parkeringsskiver.

Det foreslås endvidere, at parkantens forpligtelse til at angive, hvornår parkeringen er påbegyndt, ikke gælder i den situation, hvor en vejmyndighed stiller en teknisk løsning til rådighed, som registrerer parkeringens påbegyndelse uden parkantens involvering. Transport-, bygnings- og boligministeren skal dog godkende sådanne tekniske løsninger.

Endelig foreslås det, at ministeren kan henlægge godkendelseskompetencen til en anden myndighed eller en privat virksomhed. Endvidere er der hjemmel til, at ministeren kan fastsætte nærmere regler om administrationen af bestemmelserne, som skal sikre, at bliver godkendelseskompetencen henlagt til en privat, da skal dennes administration udøves i overensstemmelse med almindelige forvaltningsretlige rammer.

2.3. Parkeringskontrol på statsvejene

2.3.1. Gældende ret

Udgangspunktet i færdselsloven er efter § 121, stk. 1, at politiet pålægger standsnings- og parkeringsafgifter for overtrædelser af de regler, som er nævnt i bestemmelsen. Transport, bygnings- og boligministeren kan dog bestemme, at en kommunalbestyrelse helt eller delvist kan overtage denne kontrol, jf. § 122 a. Det kan endvidere aftales, at en kommunalbestyrelse kan bemyndige en anden kommunalbestyrelse til helt eller delvis at varetage kontrollen på dens veje.

2.3.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at Vejdirektoratet som vejmyndighed for statsvejene, i lighed med kommunerne, helt eller delvist kan overtage parkeringskontrollen fra politiet, ligesom Vejdirektoratet og en kommune kan aftale, at den ene myndighed bemyndiges til at varetage kontrollen på den andens område.

Forslaget forbedrer mulighederne for at udføre parkeringskontrol på statens vejnet, herunder dæmme op for langtidsparkering på statens rasteplasser, hvilket kan medvirke til at frigive parkeringskapacitet. Hertil er det nødvendigt med en effektiv håndhævelse af lokalt fastsatte bestemmelser om tidsbegrænset parkering. Det vurderes, at det i den forbindelse er hensigtsmæssigt, at Vejdirektoratet har mulighed for selv at overtage parkeringskontrollen på sine vejarealer, herunder rasteplasser.

2.4. Oprettelse af klagenævn for private parkeringsafgifter

2.4.1. Gældende ret

Det fremgår af færdselslovens § 122 c, stk. 1, at kontrolafgift ved parkering på offentligt tilgængeligt privat område, kun kan pålægges, hvis dette på stedet er tydeligt tilkendegivet. Hvad der skal forstås med tilkendegivet, er reguleret i bekendtgørelsen om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på privat område udstedt i medfør af færdselslovens § 122 c, stk. 2. Heraf følger krav til skiltning samt meddelelse om afgiftspåleggelsen.

En parkering på privat område og de vilkår, som parkeringen er underlagt vil derfor i øvrigt skulle vurderes ud fra aftaleretlige principper, samt aftalelovens § 36 og kap. IV om forbrugerftaler.

Der er ikke hjemmel i færdselsloven til at borgerne kan klage over parkeringsafgifter pålagt af en privat i henhold til en privatretlig aftale om parkering. Til forskel fra pålagte parkeringsafgifter på det private område vil borgerne på det offentlige område kunne anvende de rekursmuligheder, der følger af de almindelige forvaltningsretlige regler.

I medfør af direktiv 2013/11/EU om alternativ tvistbilæggelse på forbrugerområdet (ADR-direktivet) er der dog mulighed for at klage også på det private område. Direktivet blev implementeret i Danmark ved Lov nr. 524 af 29/4/ 2015 om alternativ tvistløsning i forbindelse med forbrugerklager (forbrugerklageloven). Direktivet giver forbrugerne en generel mulighed for at klage over køb af stort set alle varer og tjenesteydelser. Forbrugerens klagemulighed forudsætter dog, at varens eller tjenesteydelsens pris overstiger den minimumsværdi for klager, som fastsættes af de enkelte medlemslande. I Danmark er beløbsgrænsen for at klage til Forbrugerklagenævnet blevet fastsat til 1.000 kroner, med undtagelse af tøj og sko, hvor der er fastsat en lavere grænse.

I dag er der dog sjældent i praksis en mulighed for at klage over parkeringsafgifter, som er pålagt i henhold til en privatretlig aftale om parkering, idet parkeringsafgiften i langt de fleste tilfælde er beløbsmæssigt lavere end undergrænsen på 1.000 kroner. Implementeringen af ADR-direktivet betyder dog, at Forbrugerklagenævnet skal behandle klager over private parkeringsafgifter, hvis beløbet overstiger 1.000 kroner. Men oftest skal en tvist mellem en parkant og et privat parkeringsselskab om en parkeringsafgift behandles ved de almindelige domstole efter reglerne om behandling af sager om mindre krav, jf. retsplejelovens kapitel 39.

2.4.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

For mange borgere vil en domstolsprøvelse være en for langsommelig og for besværlig proces. Samtidigt vil mange finde det ubehageligt at have uafklarede mellemværender med et parkeringsselskab, ikke mindst hvis man jævnligt bliver mødt med betalingspåmindelser eller trusler om retssager. På trods af retsplejelovens regler om behandling af sager om mindre krav, jf. retsplejelovens kap. 39, så er det ministeriets vurdering, at truslen om en eventuel retssag i sig selv kan medføre, at nogle parkanter trods indsigelser betaler en kontrolafgift frivilligt. Dermed svigtes retssikkerheden for de borgere, der får pålagt disse til tider urimelige ekstraudgifter, hvor det eksempelvis ikke har været åbenlyst for borgeren, hvilke vilkår der gjorde sig gældende for parkeringen.

Det er derfor ministeriets vurdering, at der er behov for at få oprettet et klagenævn, så borgerne på en mere overskuelig måde har mulighed for at klage, hvis de ikke mener, at en afgift er pålagt retmæssigt.

Muligheden for, at branchen på egen hånd opretter et klagenævn, er blevet drøftet med parkeringsbranchen. Ministeriet må imidlertid konkludere, at det foreløbigt – på trods af opfordringer om at styrke borgernes retssikkerhed på dette område – ikke har ført til oprettelse af et klagenævn. Det er på den baggrund ministeriets vurdering, at et sådan klagenævn ikke bliver oprettet af parkeringsbranchen selv, før der gennemføres udtrykkelig regulering herom. Transport- og Bygnings- og Boligministeriet foreslår derfor, at det skal fremgå af færdselslovens § 122 d, at den private parkeringsbranche har pligt til at oprette et klagenævn.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er endvidere af den opfattelse, at det er i den private parkeringsbranches egen interesse at medvirke til at forbedre parkanternes retssikkerhed. Dels fordi parkanternes mulighed for at kunne klage over en urimeligt pålagt kontrolafgift alt andet lige giver mere tilfredse betalende kunder, men også dels fordi parkanternes klagemulighed giver incitament til at sikre, at pålæg af kontrolafgiften hviler på et sikkert grundlag. På den baggrund vil ministeriet også som udgangspunkt lade det være op til branchen selv at stå for oprettelsen af klagenævnet. Finansieringen af nævnets oprettelse og drift forestås således også af branchen med den konsekvens, at branchen i første omgang skal afholde udgifterne hertil. Men branchen har mulighed for at finansiere udgifterne ved f.eks. at forhøje betalingen for parkering eller kontrolafgifterne svarende til ekstraudgifterne til nævnet.

Som led i at sikre, at parkeringsbranchen gennemfører denne tiltrængte forbedring af parkanternes retssikkerhed foreslås det, at der indføres et supplerende kriterium for at kunne pålægge og opkræve private kontrolafgifter i færdselslovens § 122 c. Det følger i dag af denne bestemmelse, at kontrolafgifter kun kan pålægges, hvis der tydeligt skiltes herom, jf. beskrivelsen herom ovenfor. Som supplement vil

det efter den 1. januar 2018 også være et krav, at kontrolafgifter for parkering på offentligt tilgængeligt privat område kun kan blive pålagt, såfremt den, der pålægger afgiften, er tilmeldt det nye klagenævn, ligesom der i forbindelse med at en kontrolafgift pålægges tydeligt skal vejledes om klageadgangen til klagenævnet. Hermed mener ministeriet, at det bør fremgå direkte af den pålagte kontrolafgift, at den kan påklages til nævnet. Dermed sikres det, at parkanten ved, at der kan klages over kontrolafgiften.

Idet klagenævnet først skal være etableret den 1. januar 2018, vil kravet først gælde fra den dato. Branchen kan således vælge at lade klagenævnet hermed offentliggøre en liste over tilmeldte virksomheder, hvormed parkanterne hurtigt kan få et overblik over, om et afgift er givet af et selskab, som er tilmeldt. Men det som nævnt helt op til branchen selv at tilrettelægge, hvorledes en sådan tilmeldingsordning skal fungere.

Forslaget betyder, at private kontrolafgifter, som pålægges efter den 1. januar 2018, af en privat aktør, som ikke har tilmeldt sig klagenævnet og ikke tydeligt vejleder om klageadgangen hertil, er ugyldige. Det supplerende kriterium om tilmelding til klagenævnet og krav om vejledning herom ændrer ikke ved, at parkering på offentligt tilgængeligt privat område hviler på det aftaleretlige grundlag, som hele tiden har været gældende på området.

Som det fremgår af den foreslåede bestemmelse i stk. 2, giver den transport-, bygnings- og boligministeren hjemmel til, at ministeren kan fastsætte nærmere regler om klagenævnets virke, herunder regler om tilsyn med nævnet. Det er ikke i udgangspunktet hensigten, at ministeren udnytter denne hjemmel, idet det – som nævnt ovenfor – er hensigten, at branchen selv står for at få nævnet til at fungere. Men det er efter ministeriets vurdering nødvendigt, at ministeren får mulighed for at kunne følge med i, hvordan nævnet fungerer f.eks. ved at fastsætte regler om et tilsyn samt muligheden for at fastsætte bindende regler på områder, hvor det eventuelt må konstateres, at nævnet ikke fungerer tilfredsstillende. Hjemmelen vil endvidere kunne benyttes til at f.eks. at fastsætte krav om offentliggørelse af afgørelser, udarbejdelse af årsrapporter m.v. Det bemærkes i den sammenhæng, at ministeren med hjemmel i færdselslovens § 118, stk. 8, også vil kunne fastsætte straffebestemmelser for overtrædelse af sådanne bindende regler.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Muligheden for at benytte moderne teknologi vurderes at medføre en økonomisk lettelse for det offentlige på længere sigt.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget vurderes at have ingen eller ubetydelige administrative konsekvenser for det private erhvervsliv.

I det tilfælde at vejmyndighederne begynder at benytte tekniske faciliteter til registrering af parkeringstidspunktet, vil det kunne medføre øget udvikling og salg for den pågældende branche.

Samtidigt kan det muligvis forventes, at der vil være en nedgang i salg af parkeringsskiver.

Hvis godkendelsesordningen for godkendelse af tekniske løsninger til brug for parkering henlægges til en privat virksomhed, vil der formentligt være pålagt et mindre gebyr på godkendelsen. Dette skal betales af producenterne af de tekniske løsninger. Gebyret forventes at være beskedent.

Forslaget om etablering af et klagenævn for private parkeringsselskaber får ingen økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Finansieringen af nævnets oprettelse og drift forestås således af branchen med den konsekvens, at branchen i første omgang skal afholde udgifterne hertil. Men branchen har mulighed for at finansiere udgifterne ved f.eks. at forhøje betalingen for parkering eller kontrolafgifterne svarende til ekstraudgifterne til nævnet.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har ud fra drøftelser og skøn foretaget i samarbejde med parkeringsbranchen anslået, at et privat klagenævn på parkeringsområdet vil skulle behandle omkring 3500-4000 klager årligt. Den gennemsnitlige udgift for at behandle en klagesag i andre private klagenævne udgør cirka 10.000 kroner per sag, idet det dog bemærkes, at udgiften varierer væsentligt fra branche til branche. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen anslår umiddelbart, at det vil koste cirka 3.500 kroner at behandle en klagesag over en privat parkeringsafgift, da det i vidt omfang må antages at være sager af ekspeditions-mæssig karakter.

Etablering af klagenævnet vil ligeledes medføre visse administrative konsekvenser for parkeringsselskaberne, idet retmæssigheden af afgiftspåleggelsen må formodes at blive prøvet i større udstrækning end hidtil. Dette stiller større administrative krav for selskaberne i forbindelse med selve klagesagen, og kan også betyde, at der indirekte vil blive stillet større krav til selskabernes dokumentation for retmæssigheden af en afgiftspåleggelse.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Det vurderes, at lovforslaget kun har få administrative konsekvenser for borgeren. Dog må etableringen af et klagenævn for private parkeringsafgifter formodes at lette den administrative byrde for borgeren sammenlignet med den nuværende domstolsprøvelse.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen konsekvenser for miljøet.

7. Forholdet til EU-retten

Direktiv 2013/11/EU om alternativ tvistbilæggelse i forbindelse med tvister på forbrugerområdet (ADR-direktivet) blev implementeret i Danmark ved Lov nr. 524 af 29/4/ 2015 om alternativ tvistløsning i forbindelse med forbrugerklager.

Henset til at minimumsgrænsen i Danmark for Forbrugerklagenævnets kompetence, bortset fra tøj og sko, er 1.000 kr., vil størstedelen af sager om parkeringsafgifter ikke være omfattet af nævnets kompetence, men der er mulighed for – også på parkeringsområdet – at sagerne vil være omfattet af direktivet. Det er dog som nævnt vurderingen, at det i praksis vil være meget begrænset.

8. Hørte myndigheder

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den XX til den XX været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Ingen.
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Potentielle muligheder.	Ingen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Et forventet større antal klagesager vil medføre øget administrativt arbejde for den private parkeringsbranche.
Administrative konsekvenser for borgerne	Etablering af klageadgang ved pålæggelse af private parkeringsafgifter. Nemmere og mere overskueligt end domstolsprøvelse.	Ingen.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1 og 2 (§ 28, stk. 3)

Det foreslås, at forbuddet mod at standse eller parkere i yderrabat inden for tættere bebygget område, der følger af § 28, stk. 3, 1. pkt. ophæves. Som en naturlig konsekvens heraf fjernes muligheden for at parkere med hele eller dele af køretøjet i yderrabat uden for tættere bebygget område i bestemmelsens 3. pkt., da dette allerede vil følge af det ophævede forbud i 1. pkt.

Vejmyndigheden har fortsat muligheden for konkret at forbyde standsning eller parkering i yderrabat med hjemmel i færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1. Et forbud mod standsning eller parkering fastsat ved lokal bekendtgørelse, jf. færdselslovens § 92 c, stk. 4, 2. pkt. kan kun angå påhængskøretøjer, køretøjer med tilladt totalvægt over 3.500 kg eller særligt indrettede køretøjer.

Til nr. 3 og 4 (§ 92, stk. 1, 2. pkt. og § 92, stk. 4)

Med den foreslåede ændring af § 92, stk. 1, 2. pkt. kan kommunalbestyrelsen ikke fastsætte et forbud mod visse færdselsarter på private fællesveje i byer og bymæssige områder uden at have indhentet grundejernes samtykke. Med grundejere forstås den personkreds, som privatretligt er berettiget til at disponere over det pågældende færdselsareal, som kommunalbestyrelsen planlægger at regulere. Det er i forhold til det enkelte projekt en privatretlig vurdering, hvilke grundejere der er omfattet af samtykkekravet, herunder om eksempelvis en grundejerforening eller et vejlaug kan repræsentere disse. Endvidere vil det fortsat også kræve et samtykke fra politiet.

Selvom den primære hjemmel for en kommunalbestyrelse til at forbyde visse færdselsarter følger af lov om private fællesveje § 57, stk. 2, og ikke færdselslovens af § 92, stk. 1, nr. 3, vil der ikke kunne træffes bestemmelser efter § 57, stk. 2, som strider imod § 92.

Med formuleringen ”herunder etablere bilfrie zoner” understreges det, at en sådan foranstaltning ikke kan gennemføres på private fællesveje uden de relevante grundejeres samtykke.

Opstår der uenighed om personkredsen, vil et sådan spørgsmål i sidste ende skulle afklares ved domstolene, da det er et privatretligt spørgsmål, om man er berettiget til at disponere over vejen. Dette er tilsvarende de tilfælde, hvor én grundejer får en offentligretlig tilladelse af kommunalbestyrelsen og politiet, jf. lov om private fællesveje § 57, stk. 1, men én eller flere andre grundejere ikke ønsker tilladelsen udnyttet.

Til nr. 5 (§ 92, stk. 3)

Det foreslås, at § 92, stk. 3, ændres, således at omtalen af begrebet vejbestyrelse udgår af bestemmelserne. Dette er en konsekvensændring af, at lov om offentlige veje ikke længere benytter begrebet vejbestyrelse, men derimod vejmyndighed.

Til nr. 6 (§ 93)

§ 93 omhandler ikke længere specifikt parkeringsskiver og har derfor fået ny overskrift, som bedre rummer bestemmelsens indhold.

Forslagets *stk. 1* erstatter stk. 1, 1. pkt., i den gældende § 93. Med forslaget pålægges parkanten fortsat at angive, hvornår parkeringen er påbegyndt, men det fremgår ikke længere af bestemmelsen, at det skal ske ved at benytte sig af en parkeringsskive. I stedet vil ministeren fastsætte regler om, at angivelse af parkeringstidspunktet kan ske på andre måder, hvilket vil være mere tidssvarende.

I *stk. 2* foreslås det, at parkantens ansvar for at sørge for en korrekt tidsangivelse, ikke skal gælde, når vejmyndigheden stiller en anden teknisk løsning til rådighed, hvis denne løsning foretager tidsregistreringen uden involvering fra parkanten. Således hæfter vejmyndigheden for mangler ved det

tekniske udstyr, der skal foretage tidsregistreringen. Heraf følger også, at i tilfælde af, at den tekniske løsning er ude af drift, kan der ikke stilles krav om, at parkanten på anden måde skal sørge for en tidsangivelse af parkeringens påbegyndelse, medmindre dette er tydeligt tilkendegivet på stedet inden parkeringens påbegyndelse.

Hvis den tekniske løsning er af en art, hvor det er påkrævet, at parkanten foretager en handling, eksempelvis trækker en billet eller indtaster køretøjets registreringsnummer, vil forslaget's stk. 1 finde anvendelse – dog ikke, hvis den tekniske løsning er ude af drift eller i øvrigt ikke fungerer korrekt.

I *stk. 3* foreslås, at ministeren godkender de tekniske løsninger vejmyndigheden kan etablere efter bestemmelsens *stk. 2*, som registrerer en parkerings påbegyndelse. Endvidere giver bestemmelsen transport-, bygnings- og boligministeren hjemmel til at henlægge administrationen af godkendelsen af tekniske løsninger til registrering af parkeringens påbegyndelse til en anden offentlig myndighed eller privat virksomhed. Efter den gældende bestemmelse er beføjelsen til at henlægge administrationen af reglerne kun blevet brugt til at henlægge godkendelsen af automatiske parkeringsskiver til Trafik- og Byggestyrelsen, jf. bekendtgørelse om parkeringsskiver § 7, *stk. 7*.

Med godkendelse af tekniske løsninger forstås der både de løsninger, som parkanter benytter sig af, herunder eksempelvis automatiske parkeringsskiver, og de løsninger som vejmyndigheden, efter ministeren nærmere bestemmelser, stiller til rådighed efter forslaget's *stk. 3*.

Med forslaget udvides ministerens beføjelser i øvrigt således, at godkendelsesbemyndigelsen nu også kan henlægges til private virksomheder, og ikke kun en anden offentlig myndighed. Endvidere er der hjemmel til, at ministeren kan fastsætte nærmere regler om den private administration af bestemmelserne, som skal sikre, at administrationen udøves i overensstemmelse med de almindelige forvaltningsretlige rammer, herunder forvaltningslovens regler om partshøring, begrundelse m.v.

Forslaget's *stk. 4* viderefører lovens *stk. 3*. Efter denne bestemmelse kan transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte nærmere regler om adgangen til at klage over afgørelser omtalt i *stk. 3*.

Til nr. 7 (§ 121, stk. 1, nr. 9)

Så vidt Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er bekendt, er parkometre ikke længere i brug i Danmark. Dette medførte, at betegnelsen udgik af bekendtgørelse om parkeringsskiver ved bekendtgørelse nr. 150 af 24. februar 2016. Der ses således ingen grund til at bevare betegnelsen i færdselsloven, hvorfor det foreslås at ”parkometre” udgår af § 121, *stk. 1, nr. 9*.

Til nr. 8-10 og 12 (§ 122 a, stk. 1-4)

Det foreslås, at ”kommunalbestyrelse” overalt i de fire bestemmelser ændres til ”vejmyndighed”, således at transport-, bygnings- og boligministeren kan bemyndige Vejdirektoratet, som vejmyndighed for statsvejnettet, til at varetage parkeringskontrollen på statsvejene.

I praksis betyder ændringerne i § 122 a, *stk. 1*, at Vejdirektoratet også får mulighed for at kunne overtage kontrollen med overholdelsen af de standsnings- og parkeringsregler, som er nævnt i § 121, *stk. 1*. Som for kommuner i dag, vil Vejdirektoratet efter § 122 a, *stk. 2* kunne indgå aftaler med andre vejmyndigheder om udførelse af opgaven med varetagelse af parkeringskontrollen.

Overdragelsen af parkeringskontrollen på strækninger af statsveje til Vejdirektoratet, hvor kommunalbestyrelsen i dag fører parkeringskontrollen, forventes at ske efter nærmere aftale mellem Vejdirektoratet og den pågældende kommunalbestyrelse.

Forslaget har desuden den naturlige konsekvens, at en kommunalbestyrelse, som overtager parkeringskontrollen, alene overtager kontrollen på kommunevejene, i modsætning til efter den gældende bestemmelse, hvor kommunen også overtager kontrollen på de statsveje, som ligger i kommunen.

Til nr. 11 (§ 122 a, stk. 3, sidste pkt.)

Med den foreslåede ændring fastslås det, at reglerne i færdselslovens § 121, stk. 6, også finder anvendelse for den kommunale parkeringskontrol. Det vil sige, at kommunen i lighed med politiet, kan pålægge én afgift i døgnet for den samme overtrædelse omfattet af lovens § 121, stk. 1, ligesom der skal forløbe minimum 24 timer inden endnu en afgift kan pålægges, og der kan højst pålægges tre afgifter.

Der har hidtil været tvivl om, hvorvidt fl § 121, stk. 6, også fandt anvendelse for den kommunale parkeringskontrol. Med den foreslåede præcisering tydeliggøres retsgrundlaget.

Til nr. 14 (§ 122 c, stk. 2)

Med det foreslåede nye stykke, fastslås det, at en kontrolafgift på offentligt tilgængeligt private områder kun kan pålægges, hvis den, der pålægger afgiften, er tilmeldt det klagenævn, som er nævnt i den foreslåede § 122 d. Det må i forbindelse med etableringen af klagenævnet besluttes, hvordan denne tilmelding skal foregå i praksis, og hvilke oplysninger der kræves. Dette er i udgangspunktet op til branchen selv at tilrettelægge.

Herudover foreslås det, at der i forbindelse med, at en kontrolafgift pålægges, også skal vejledes om klageadgangen til klagenævnet. Det er ministeriets vurdering, at dette bør ske ved, at klagevejledningen skal fremgå direkte af den pålagte afgift. Vejledningskravet vil således ikke være opfyldt, hvis det f.eks. fremgår af et skilt på parkeringspladsen.

Henset til at klagenævnet først skal være etableret den 1. januar 2018, vil de nye krav til først træde i kraft denne dag. Det betyder, at private kontrolafgifter, som pålægges efter den 1. januar 2018, af en privat aktør, som ikke har tilmeldt sig klagenævnet og tydeligt vejleder om klageadgangen hertil, er ugyldige. Det supplerende kriterium om tilmelding til klagenævnet og krav om vejledning herom ændrer ikke ved, at parkering på offentligt tilgængeligt privat område hviler på det aftaleretlige grundlag, som hele tiden har været gældende på området.

Det bemærkes endeligt, at kravet om tilmelding til klagenævnet m.v. efter det foreslåede stk. 2, ikke gælder for midlertidigt oprettede private parkeringspladser. Det vil i sidste ende bero på en konkret vurdering, om en parkeringsplads har en sådan midlertidig karakter, men det kunne f.eks. være i forbindelse med en byfest, festival eller lignende, hvor en grundejer giver adgang til parkering på vedkommendes ejendom.

Til nr. 15. (§ 122 d)

Den foreslåede bestemmelse i *stk.1* indebærer, at den private parkeringsbranche skal oprette et privat klagenævn, hvis virke er at behandle klager over privat pålagte afgifter. Enhver afgift pålagt for overtrædelse af de på stedet gældende privatretlige vilkår for et offentligt tilgængeligt privat parkeringsområde vil kunne påklages til klagenævnet. Udgifterne til etablering og drift af klagenævnet vil skulle finansieres af den private parkeringsbranche selv. På den baggrund vil ministeriet også som udgangspunkt lade det være op til branchen selv at stå for oprettelsen af klagenævnet, ligesom branchen i udgangspunktet selv tilrettelægger driften af nævnet.

I *stk. 2* foreslås en bemyndigelses hjemmel, så transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om klagenævnets virke, herunder regler om tilsyn med klagenævnet. Det er i første led ministeriets hensigt, at branchen på egen hånd skal stå for etableringen af klagenævnet, herunder, også fastsætte vedtægter for nævnets virke. Med bestemmelsen sikres det imidlertid, at ministeren ved en bekendtgørelse kan fastsætte nærmere regler om klagenævnets virke, hvis det skulle vise sig nødvendigt, f.eks. hvis det må konstateres, at nævnet på visse områder ikke fungerer hensigtsmæssigt. Endvidere sikres mulighed for at kunne fastsætte regler om tilsyn med klagenævnet, hvilket potentielt kunne benyttes, såfremt det anses at være nødvendigt for at kunne følge med i, om klagenævnets behandling af sager fungerer hensigtsmæssigt.

Til § 2

Loven foreslås at træde i kraft den 1. juli 2017, dog foreslås det i *stk. 2*, at ændringen af færdselslovens § 122 c samt 122 d vedrørende oprettelsen af det nye klagenævn på det private parkeringsområde først træder i kraft den 1. januar 2018. Hermed sikres den fornødne tid til, at den private parkeringsbranche kan oprette nævnet og tilrettelægge rammerne for nævnets drift.