

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Anders Robodo Petersen
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

RIGSREVISIONEN



Landgreven 4
1301 København K

Tlf. 33 92 84 00

rr@rigsrevisionen.dk
www.rigsrevisionen.dk

Høring af udkast til ændring af færdselsloven

12. januar 2017

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har den 6. januar sendt udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven i høring.

6. kontor

J.nr.: 44317

Rigsrevisionen har udelukkende gennemgået lovforslaget med henblik på revisions- og regnskabsforhold.

Lovforslaget indeholder ikke bestemmelser om statslige regnskabs- eller revisionsforhold. Rigsrevisionen har derfor ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Louise Devantier
Fuldmægtig



HAANDVÆRKERFORENINGEN
I KJØBENHAVN

Dronningens Tværgade 2A
1302 København K
Tel. + 45 3312 2717

hvf@hvfbkh.dk
www.hvfbkh.dk
CVR: 6259 1617

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Vedr. høring over udkast til forslag om ændring af færdselsloven (jeres j.nr. 2016-3152)

København, 16. januar 2017

Kære transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen

Som svar på det udsendte høringsbrev af 6. januar 2017 om høring over udkast til forslag om ændring af færdselsloven (2016-3152), skal Haandværkerforeningen i København hermed afgive følgende bemærkning:

Når ministeren nu har taget et ganske fornuftigt initiativ til at ændre en række af færdselslovens bestemmelser om parkering mv., skal Haandværkerforeningen i København foreslå, at færdselslovens §29, stk. 2 yderligere ændres således, at vejstykket mellem fem og 10 meter fra et veikryds frigives til tidsbegrænset erhvervsparkering – såkaldt "håndværkerparkering".

Det betyder, at erhvervskøretøjer, herunder særlig håndværkerbiler og servicevogne, i dagtimerne kan parkere inden for 10-meter zonen i en tidsbegrænset periode i forbindelse med udførelse af arbejde i nærområdet. Med erhvervskøretøj menes køretøj med påtrykt CVR-nummer på siden.

Ændringen gælder med mindre en konkret vurdering af vejforhold, herunder udrykningskøretøjers fremkommelighed, tilsiger andet. Denne vurdering bør foretages af vejmyndigheden i samarbejde med Politiet.

Baggrunden for forslaget er, at det særligt i de større byer som København er ganske vanskeligt for håndværkerbiler, servicevogne mv. at finde en parkeringsplads, når der skal udføres arbejde i nærområdet. Det gør sig særligt gældende for håndværker- og servicebiler, at de ofte benytter tungt værktøj og udstyr, samt medbringer materialer til brug for arbejdet – en glarmester kan ikke gå 500 meter med 500 kg. glas. Derfor er det ofte nødvendigt at kunne parkere i umiddelbar nærhed til arbejdsstedet. Det samme gælder i forhold til varelevering mv. til detailbutikker.

Håndværkerparkeringen skal således aflaste de normale parkeringspladser i et givent område, og nedbringe antallet af biler, som holder dobbeltparkeret, og derved spærrer for øvrig trafik og nedbringer sigtbarhed for cyklister mv. I forhold til sigtbarhed "rundt om hjørnet" vurderer Haandværkerforeningen ikke, at forslaget vil have afgørende betydning – dels fordi der stadig vil være fem meters afstand til et hjørne, og dels fordi pladserne ikke altid er optaget.

Når Haandværkerforeningen anbefaler, at forslaget skal gælde generelt, skyldes det, at der er behov for et vist antal pladser spredt ud over hele byen, for at forslaget skal have en reel effekt. Det ses i øvrigt, at den gældende 10-meter zone er under opblødning. Københavns Kommune vil således etablere op mod 400 cykelparkeringspladser inden for 10-meter zonen.



**HAANDVÆRKERFORENINGEN
I KJØBENHAVN**

Dronningens Tværgade 2A
1302 København K
Tel. + 45 3312 2717

hvf@hvfbkh.dk
www.hvfbkh.dk
CVR: 6259 1617

Håndværkerparkering fritager ikke føreren for evt. betaling for parkering.

Vi ser frem til en positiv imødekommelse af forslaget, og står naturligvis til rådighed for uddybning af forslaget.

Med venlig hilsen

Robert Sørensen
Formand for Haandværkerforeningen i København

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Fra: Carsten Strøjer (cst@kfst.dk)
Titel: SV: Transport-, Bygnings- og Boligministeriets forslag til ændring af færdselsloven, TRM j.nr. 2016-3152, FO j.nr. 17/00946
Sendt: 17-01-2017 10:48:51

Forbrugerombudsmanden kan støtte forslaget til ændring af færdselsloven om oprettelse af et klagenævn på parkeringsområdet. Et sådant klagenævn vil højne forbrugerbeskyttelsen og give forbrugerne en reel mulighed for at få behandlet denne typer sager i fremtiden.

Forbrugerombudsmanden har i øvrigt ikke bemærkninger til forslaget.

Med venlig hilsen
På Forbrugerombudsmandens vegne
Carsten Strøjer
Specialkonsulent, cand.jur.
Direkte tlf.: 4171 5054
E-mail: cst@kfst.dk


FORBRUGEROMBUDSMANDEN
Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby
Tlf. +45 4171 5151
www.Forbrugerombudsmanden.dk

Aarhus, den 19. januar 2017.



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Vedr. Høring over udkast til forslag om ændring af færdselsloven – j.nr. 2016-3152

Danske Private Parkeringselskabers Brancheorganisation (DPPB) har modtaget ministeriets skrivelse af den 6. januar 2017 med bilag.

Vi har kun bemærkninger i relation til den del af lovudkastet, der vedrører 1) revidering af færdselslovens § 122 a og 2) oprettelse af et klagenævn i henhold til færdselslovens § 122 c og d.

1)

I henhold til færdselslovens § 122 a stk. 2 kan kommunalbestyrelsen efter aftale bemyndige en anden kommunalbestyrelse til helt eller delvist at varetage den parkeringskontrol, som i medfør af stk.1. overlades til kommunalbestyrelsen. Dette medfører, at offentlige virksomheder, som for eksempel Parkering Nord, reelt har et monopol på at føre parkeringskontrol i henhold til færdselsloven.

I regeringsgrundlaget, Marienborgaftalen, fremgår det af kapitel 17, at regeringen vil konkurrencesætte flere skattefinansierede opgaver for at opnå højere kvalitet og lavere priser. Endvidere fremgår det side 58ff, at det er regeringens opfattelse, at det ikke er afgørende, om private eller offentligt ansatte leverer en ydelse, når fællesskabet træder til med hjælp.

På ovennævnte grundlag skal DPPB foreslå, at færdselslovens § 122 a stk. 2 liberaliseres således, at kommunalbestyrelsen også får mulighed for at vælge et privat selskab på lige fod med et offentligt selskab, eventuelt gennem udbud eller OPP-projekt, således at større konkurrence opnås og det offentlige monopol nedbrydes.

2)

Det er grundlæggende foreningens opfattelse, at et klagenævn er unødvendigt og ikke vil forbedre forbrugernes retsstilling.

For det første finder vi, at forbrugernes interesser retssikkerhedsmæssigt er mest betryggende varetaget i domstolssystemet, og at småsagsprocessen giver forbrugerne let adgang til efterprøvning af pålagte kontrolafgifter. Hertil kommer at anvendelsen af

SEKRETARIAT

domstolssystemet som primær tvistløsningsredskab i højere grad end et klagenævn sikrer udviklingen af en retspraksis, der giver såvel forbrugerne som parkeringsoperatørerne autoritative retningslinjer. Endelig stiller vi os helt uforstående over for, at det i et retssamfund skulle kunne betragtes som en "trussel" (de almindelige bemærkninger s. 7), at en tvist indbringes til afgørelse ved domstolene.

For det andet betyder det nuværende system, at det er parkeringsoperatøren, der indbringer en tvist til formel afgørelse, hvilket naturligvis kun sker, hvis operatøren med sit indgående kendskab til fakta og regler føler sig overbevist om, at den pålagte kontrolafgift kan stå for en prøvelse. Et ændret system som foreslået vil betyde, at den formelle tvistløsning i stedet som udgangspunkt skal initieres af forbrugeren, der typisk ikke har samme kendskab til regelgrundlaget mv. Dette må forventes at medføre dels at et betydeligt større sagsantal indbringes til formel afgørelse, dels at et nominelt betydeligt større antal afgørelser falder ud til forbrugerens ugunst.

Det er endvidere – som mange gange tidligere tilkendegivet - foreningens opfattelse, at et klagenævn i givet fald også bør kunne behandle klager over kontrolafgifter pålagt i offentligt regi, idet vi må antage, at der pålægges betydeligt flere kontrolafgifter af kommunale parkeringskorps end af private operatører, og idet forbrugere, der pålægges kontrolafgifter af det offentlige, ellers klagemæssigt vil blive væsentligt anderledes og ringere stillet i fremtiden end parkanter, der pålægges kontrolafgifter i privat regi. Hertil kommer at forbrugerne har svært ved at vurdere, om en afgift er offentligt eller privat pålagt, ikke mindst på privatkontrollerede offentligt ejede parkeringsområder ved hospitaler, kulturinstitutioner, trafikcentre mv. Endelig er det i alle parter interesse, at der skabes et ensartet retsgrundlag og især praksis for, hvorledes parkanterne skal agere på områder, der reguleres af færdselsloven, henholdsvis i henhold til privat skiltning.

Ikke desto mindre er brancheforeningen og dens medlemmer indstillet på positivt at virke for oprettelse af et klagenævn i foreningens regi, selvsagt betinget af at klagenævnet kan etableres med et regelsæt og en økonomi, som vi finder acceptabel.

1. I udkastet til lovforslag anføres under pkt. 14 (ad § 122 c, stk. 2) bl.a., at der skal vejledes tydeligt om klageadgangen. Vi tillader os at gå ud fra, at man udelukkende tænker på en vejledning anført på kontrolafgiftskortet, jfr. også under de almindelige bemærkninger side 8 øverst samt ikke mindst side 13, og ikke på en skiltet vejledning, hvorved vi bemærker at branchen netop er blevet påtvunget betydelige millionudgifter til skilteændringer.
2. I udkastet til lovforslag anføres under pkt. 15 (ad § 122 d), at klagenævnet skal dække "området for privat betalingsparkering". Der savnes imidlertid en klar afgrænsning af, hvad der skal forstås dels ved "privat", dels ved "betalingsparkering".

Den foreslåede bestemmelse i § 122 d vedrører kontrolafgifter for overtrædelse af vilkårene for parkering. Det ville være ønskeligt med en præcisering af følgende:

Skal bestemmelsen kun gælde private pladser med betalingsparkering eller skal den gælde alle private pladser, hvor bilister opkræves kontrolafgift ved overtrædelse af parkeringsvilkårene, herunder også pladser med gratis tidsbegrænset parkering (som f.eks. ved butikcentre) og pladser med forbeholdt parkering (f.eks. pladser forbeholdt brugerne af en ejendom)?

Bilister kan parkere på pladser med betaling og pladser uden betaling. Ved brud på parkeringsvilkårene opkræves bilisten en kontrolafgift, som udgør en sanktion.

Sanktionen pålægges uafhængigt af, om bilisten har betalt for parkering eller ej. Vi forstår forslaget således, at nævnets kompetence alene omfatter at tage stilling til, om en konkret kontrolafgift (sanktion) er pålagt med rette, det vil sige om betingelserne efter loven og parkeringsvilkårene for at pålægge en sanktion i form af en kontrolafgift er opfyldt. Derimod er det ikke nævnets opgave at tage stilling til øvrige elementer af parkeringsaftalen, herunder f.eks. om det eventuelle vederlag (parkeringstaksten) for parkeringsydelsen er rimelig, eller om det er rimeligt, at parkeringen er tidsbegrænset til 2 timer eller at nogle parkeringspladser er forbeholdt beboere eller personer med handicap. Det er således alene sanktionen for brud på parkeringsvilkårene i form af en kontrolafgift, som nævnet skal vurdere, og ikke vilkårene for den underliggende parkeringsydelse.

3. Under Almindelige bemærkninger på side 6 nederst anføres, at beløbsgrænsen for klage til Forbrugerklagenævnet er kr. 1.000. Det må antages, at kontrolafgiftsniveauet på det private parkeringsområde relativt hurtigt vil stige fra de nuværende typisk kr. 750 til kr. 1.000 eller mere, dels pga den almindelige prisudvikling, dels pga de udgifter branchen pålægges til ændret skiltning, klagenævn mv. Det havde været ønskeligt, om man i bemærkningerne havde forholdt sig til, om beløbsgrænsen for klage til Forbrugerklagenævnet (i givet fald) påtænkes forhøjet.
4. I afsnit 2.4.2. om ministeriets overvejelser anføres tendentiøst, at borgere får pålagt "disse til tider urimelige ekstraudgifter ...". Det havde været ønskeligt, om postulatet havde været statistisk underbygget.
5. På side 9 anføres det, at den gennemsnitlige udgift for behandling af klagesager i klagenævn udgør ca. kr. 10.000, mens man "umiddelbart" anslår, at en klagesag i et parkeringsankenævn i gennemsnit vil koste ca. kr. 3.500 at behandle, "... da det i vidt omfang må antages at være sager af ekspeditions-mæssig karakter".

DPPB er – umiddelbart – af den opfattelse, at et parkeringsklagenævns gennemsnitsomkostning for behandling af en sag snarere må forventes at ligge omkring kr. 10.000, hvortil kommer parkeringsoperatørens interne udgift ved behandlingen. Klagesagerne vil typisk kræve skriftveksling, fremskaffelse og gennemgang af bl.a. kontrolkortet og eventuelle parkeringsbilletter eller -tilladelser, fotos, der dokumenterer forseelsen, skilteplan for området, fotografier eller eventuelt videooptagelse af skiltningen på området, ligesom en forsvarlig sagsbehandling jævnligt vil kræve, at forklaring afgives af parkeringsvagter, medpassagerer og andre. Det bemærkes i den sammenhæng en passant, at DPPB finder det retssikkerhedsmæssigt ubetyggende, at forklaringer ikke vil blive afgivet under samme strafansvar for et nævn som for en domstol, ikke mindst i sager om parkeringsforseelser.

DPPB anmoder om at modtage kopi af Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens beregninger vedrørende beløbet kr. 3.500. Denne anmodning skal betragtes som et ønske om aktindsigt, der om fornødent bedes videreformidlet. Samtidig ønskes det oplyst, hvorfor man antager, at sagerne i vidt omfang vil være af ekspeditions-mæssig karakter, og hvad man forstår ved "ekspeditions-mæssig karakter".

6. Det anføres på side 9 tendentiøst, at "... retmæssigheden af afgiftspåleggelsen må formodes at blive prøvet [af parkeringsselskaberne] i større udstrækning end hidtil". Foreningen må tage kraftigt afstand fra sådanne uunderbyggede og urigtige insinuationer, idet de parkeringsforseelser, som foreningens medlemmer og

branchen generelt sanktionerer, er fuldt dokumenterede, hvilket domstolene i øvrigt er garant for.

7. Vi må stille os stærkt tvivlende over for, om det i givet fald vil være praktisk muligt at have et klagenævn i foreningens regi operativt ved årets udgang. Dels vil DPPB, såfremt nævnet oprettes i brancheforeningens regi, skulle gennemføre forudgående forhandlinger med en række parkeringsselskaber, der ikke er medlemmer af brancheforeningen. Dels vil et hensigtsmæssigt IT-system, som ikke mindst vil kunne medvirke til at begrænse klagenævnets sagsbehandlingsomkostninger, skulle udvikles fra bunden eller specialtilpasses, hvilket næppe kan nås inden for det korte tidsrum fra nævnets etablering til den 1. januar 2018. 1. januar 2019 forekommer en rimeligere og mere realistisk ikrafttrædelsesdato.

Foreningen håber, at ministeriet kan og vil belyse ovenstående åbne punkter i god tid inden høringsfristens udløb, så foreningen får mulighed for eventuelt at kommentere forslaget på et mere fyldestgørende grundlag.

Afslutningsvis skal vi beklage den korte høringsfrist fastsat af ministeriet. Dette har gjort det umuligt for foreningen og dens medlemmer at nå at indhente data og dokumentation og foretage de fornødne økonomiske beregninger mv. og er således medvirkende til, at heller ikke Folketinget kan behandle lovforslaget på fuldt oplyst grundlag.

Denne skrivelses indhold er ud over af foreningens medlemmer tiltrådt af parkeringsselskaberne Scan-Park ApS og ONEPARK A/S.

Med venlig hilsen

Jørgen Pedersen



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Sendt til trm@trm.dk og arp@trm.dk med
kopi til jm@jm.dk

20. januar 2017

Vedrørende høring over udkast til forslag om ændring af færdselsloven

Datatilsynet
Borgergade 28, 5.
1300 København K

Ved e-mail af 6. januar 2017 har Transport, Bygnings- og Boligministeriet anmodet om Datatilsynets eventuelle bemærkninger til ovennævnte lovforslag.

CVR-nr. 11-88-37-29

Datatilsynet skal i den anledning udtale følgende:

Telefon 3319 3200
Fax 3319 3218

1. Tilsynet forudsætter, at enhver behandling af personoplysninger i forbindelse med de i lovforslaget beskrevne aktiviteter skal ske under behørig iagttagelse af den til enhver tid gældende lovgivning om behandling af personoplysninger.

E-mail
dt@datatilsynet.dk
www.datatilsynet.dk

J.nr. 2017-112-0652
Dok.nr. 414907
Sagsbehandler
Cathrine E Sørensen
Direkte 3319 3229

Datatilsynet kan navnlig pege på følgende regler i den gældende persondatalov¹:

- Grundbetingelserne i persondatalovens § 5 om god databehandlings-skik, saglighed, proportionalitet, datakvalitet og sletning.
- Behandlingsbetingelserne i persondatalovens § 6 om almindelige personoplysninger, §§ 7 og 8 om følsomme personoplysninger, § 11 om personnumre samt § 27 om overførsel af personoplysninger til tredjelande.
- Reglerne om de registreredes personers rettigheder i kapitel 8-10, herunder
 - Den dataansvarliges oplysningspligt ved modtagelse/indsamling af oplysninger, jf. persondatalovens §§ 28 og 29.
 - Den registreredes ret til indsigt og øvrige rettigheder.
- Reglerne om datasikkerhed i §§ 41 og 42 – kravet om fornødne sikkerhedsforanstaltninger, skriftlig databehandleraftale og kontrol med databehandleren.

2. Det bemærkes for en god ordens skyld, at det følger af persondatalovens § 57, at der ved udarbejdelse af bekendtgørelser, cirkulærer eller lignende generelle retsfor skrifter, der har betydning for beskyttelse af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger, skal indhentes en udtalelse fra Datatilsynet.

¹ Lov nr. 429 af 31. maj 2000 om behandling af personoplysninger med senere ændringer.

Datatilsynet forudsætter, at tilsynet bliver hørt over eventuelle bekendtgørelser, der skal udstedes i medfør af loven, i det omfang disse har betydning for beskyttelse af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger.

Kopi af dette brev er sendt til Justitsministeriets Lovafdeling til orientering.

Med venlig hilsen

Cathrine Engsig Sørensen

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Fra: Emilie Keller (emk@kfst.dk)
Titel: Høringssvar: Høring over udkast til forslag om ændring af færdselsloven, j.nr. 2016-3152.
Sendt: 24-01-2017 12:18:07

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen udgør sammen med Konkurrencerådet en uafhængig konkurrencemyndighed. De følgende høring bemærkninger afgives udelukkende som konkurrencemyndighed.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har ingen bemærkninger til Transport-, Bygnings- og Boligministeriets høring over udkast til forslag om ændring af færdselsloven, j.nr. 2016-3152.

Med venlig hilsen

Emilie Keller
Studertermedhjælper
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen/
Danish Competition and Consumer Authority
Tlf. + 45 41 71 51 02
E-mail emk@kfst.dk



KONKURRENCE- OG FORBRUGERSTYRELSEN

Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby
Tlf. +45 4171 5000

Vi arbejder for velfungerende markeder.

Vestre Landsret
Præsidenten



Transport-, Bygnings- og
Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Sendt pr. mail til trm@trm.dk og arp@trm.dk

J.nr. 40A-VL-5-17
Den 25/01-2017

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har ved brev af 6. januar 2017 (sagsnr. 2016-3152) anmodet om eventuelle bemærkninger til høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven.

Landsretten er bekendt med høringssvaret fra Dommerforeningen og kan tilslutte sig dette, herunder at et eventuelt klagenævn bør godkendes efter forbrugerklagelovens § 6.

Forslaget giver ikke i øvrigt anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

Helle Bertung



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Lovkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Sendt pr. e-mail til trn@trm.dk og arp@trm.dk

25-01-2017

Dir. tlf.
+4545270713

E-Mail
dbi@fdm.dk

Sagsnr.
S17-5823

Ref: DBL/

Høring over udkast til forslag om ændring af færdselsloven

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

Standsnings og parkering i yderrabatten

Mange bilister og grundejere har som følge af den nuværende lovgivning været udsat for at få en parkeringsafgift for at holde på egen grund, da der formelt har været tale om en yderrabat. Det har medført åbenlyst urimelige situationer, hvorfor FDM bakker om en fjernelse af forbuddet.

Forbyde færdselsarter på private fællesveje

FDM er enig i, 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. FDM bakker op om den foreslåede ændring.

Parkeringskontrol på statsvejene

FDM finder det fornuftigt, at Vejdirektoratet kan overtage parkeringskontrollen på statsvejene på lige fod med kommunerne på de kommunale veje. Det følger af det generelle delegationsforbud, at en kommune ikke kan uddelegere sin kompetence til at foretage parkeringskontrol til private aktører. FDM finder det afgørende for borgernes retssikkerhed, at det ligeledes sikres, at Vejdirektoratet ikke kan uddelegere kompetencen til at foretage parkeringskontrol på statsvejene til private aktører, men at der alene gives adgang til, at Vejdirektoratet og kommunerne bemyndiges til at kontrollere på den andens område.

Parkeringsklagenævn

FDM hilser forslaget om et klagenævn velkomment, herunder også at det bliver en forudsætning for at kunne udstede gyldige parkeringsafgifter, at det pågældende parkeringsselskab er tilmeldt klagenævnet.

FDM opfordrer til, at det gøres til et krav, at klagenævnet offentliggør en liste over tilmeldte parkeringsselskaber. På den måde sikres borgerne troværdig og afgørende information om parkeringsafgiftens gyldighed. I modsat fald kunne man frygte, at mindre lødige parkeringsselskaber vil påstå at væ-

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

re tilmeldt ankenævnet. Denne oplysning kan man som borger kun få valideret, hvis listen over tilmeldte parkeringsselskaber til enhver tid er offentligt tilgængelig.

FDM foreslår, at der i forbindelse med den vejledning om klagenævnsadgangen, der skal nævnes på selve kontrolafgiften, udarbejdes en officiel standardtekst, som skal benyttes. Således kan fortolkningstvivi i relation til om vejledningskravet er opfyldt undgåes og dermed også ankenævns- og retssager herom.

FDM opfordrer til, at der som ved de godkendte klagenævn etableres et tilsyn med klagenævnets virke i overensstemmelse med retningslinjerne i Lov om Forbrugerklager. Ligeledes bør det af hensyn til borgernes retssikkerhed kræves, at klagenævnet opfylder de krav, der stilles til godkendte klagenævn. Allerhelst så FDM, at klagenævnet allerede fra begyndelsen blev tilpligtet at være et godkendt klagenævn.

FDM forventer, at det i forbindelse med driften af klagenævnet dokumenteres, at finansieringen af nævnets drift har nødvendiggjort eventuelle stigninger i såvel betalingen for parkering som i størrelsen på kontrolafgifterne. Det skal bemærkes at FDM forventer, at den anslåede driftsomkostning på anslået 14 mio. kr. årligt bør kunne indeholdes i branchens øvrige almindelige driftsomkostninger, henset til at branchen årligt har en anslået omsætning på 1 mia. kr. Dertil kommer, at branchen alt andet lige med klagenævnet vil få reducerede omkostninger til retssager, da det må formodes, at færre sager vil ende i retten.

Det skal bemærkes, at såfremt selve kontrolafgifterne stiger til et beløb på mere end kr. 1.000, vil Forbrugerklagenævnet både kunne og være forpligtet til at behandle klager over kontrolafgifter pålagt af private p-selskaber, så længe klagenævnet ikke er et godkendt klagenævn.

Skulle klagenævnet ikke, som der er lagt op til i lovforslaget, være i drift pr. den 1. januar 2018, foreslår FDM, at Forbrugerklagenævnets beløbsgrænse på kr. 1.000 fjernes midlertidigt for så vidt angår parkeringsafgifter, så klager over parkeringsafgifter kan behandles der, indtil nævnet er i drift.

Dele af branchen har tidligere opfordret til, at man indfører en lovreguleret autorisationsordning for private parkeringsselskaber. FDM bakker op om dette forslag, og selv det kan virke begrænsende på den frie konkurrence, vil det betyde en bedre retssikkerhed for forbrugerne, hvilket efter FDM's opfattelse vejer tungest.

FDM stiller sig til disposition i forbindelse med de kommende drøftelser i forbindelse med oprettelsen af et klagenævn på området, ligesom FDM anser sig for at være selvskrevet til som forbrugerrepræsentant at deltage i klagenævnets behandling af klagesager, ligesom FDM allerede er repræsenteret i andre klagenævn inden for FDM's virkeområder, fx Forbrugerklagenævnet og Ankenævn for Biler.

Med venlig hilsen

Dennis Lange
Juridisk konsulent

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Lovkontoret

Sendt pr. e-mail til trm@trm.dk og
arp@trm.dk

25. januar 2017
J.nr.: 2017-9020-371
Sagsbehandler: CBB

POLITIOMRÅDET

Nationalt Færdselscenter
Polititorvet 14
1780 København V

Telefon: 3314 8888
Direkte: 2566 6284
Telefax: 4515 0004

E-mail: pol-nfae@politi.dk
Web: www.politi.dk

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har ved e-mail af 6. januar 2017 sendt et udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (tidsbegrænset parkering, oprettelse af klagenævn, vejmyndighedens mulighed for at overtage parkeringskontrollen mv.) i høring.

Rigspolitiet kan i den forbindelse oplyse, at udkastet ikke giver Rigspolitiet anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

Erik Terp Jansen
centerchef



Til: Transportministeriet (trm@trm.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Cc: Vagn Jelsøe (vj@fbr.dk), Pia Saxild (PS@fbr.dk)
Fra: aso@fbr.dk (aso@fbr.dk)
Titel: Høringssvar Forbrugerrådet Tænk (j. nr. 2016-3152)
Sendt: 26-01-2017 15:46:06

Vedr. høring over udkast til forslag om ændring af færdselsloven

Forbrugerrådet Tænk finder, at lovforslaget er en tiltrængt modernisering af parkeringsområdet. Udkastet lægger op til gode og vigtige forbedringer af forbrugerrettighederne, herunder særligt forslaget om etableringen af et nyt klagensævn.

Det er positivt, at informationsforpligtelsen fremhæves i tilføjelsen til §122 c og i bemærkningerne. Vi mener, at det også bør præciseres, at vilkårene for parkeringen, herunder særligt betalingsinformation og -betingelser samt kontaktoplysninger på den, der pålægger afgiften, skal oplyses tydeligt. Tilsvarende oplysninger bør også fremgå, hvis parkeringen sker via app eller anden elektronisk platform.

Da det for parkanterne kan være vanskeligt at skelne mellem hhv. offentlige og private parkeringspladser, så vi helst, at der var ens regler for offentlig og privat parkering, herunder også samme klagevej. Vi vil gerne opfordre til, at der arbejdes mod at integrere de to områder på længere sigt.

Med venlig hilsen

Vagn Jelsøe
Vicedirektør

Asta Ostrowski
Seniorrådgiver, transport

Forbrugerrådet Tænk
T +45 7741 7702 / taenk.dk
Fiolstræde 17 B / Postboks 2188 / 1017 København K

Forbrugerrådet
Tænk

Danish Consumer Council



Til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Sendt til Anders Robodo Petersen
arp@trm.dk

26-01-2017

Sagsnr.
2017-0064530

Dokumentnr.
2017-0064530-1

Høringssvar vedrørende ændring af færdselsloven

Der henvises til Transport-, Bygnings- og Boligministeriets j.nr. 2016-3152.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriets har den 6. januar 2017 udsendt en høring om ændring af færdselsloven.

I den forbindelse skal Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune fremkomme med bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 1.

Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune har ikke bemærkninger til de øvrige ændringer, og ser positivt på opdateringerne/konsekvensrettelserne i sprogbruget. Ikke mindst værdsætter Københavns Kommune præciseringen i lovforslagets § 1, nr. 12.

Ophør mod forbud af standsning og parkering i yderrabat

1) Indledning

Københavns Kommune anerkender baggrunden og motivationen for lovændringen, men forholder sig kritisk overfor forslaget om at ophæve forbuddet mod standsning og parkering i yderrabat, da det vurderes at ville medføre klare færdselssikkerhedsmæssige forringelser i København. Københavns Kommune skal derfor anmode Transport-, Bygnings- og Boligministeriet om at revidere forslaget.

Nedenfor redegøres for Københavns Kommunes vurdering af, hvorfor standsning og parkering i yderrabat fortsat bør være ulovligt, i hvert fald inden for tættere bebyggede områder. Vi skal derfor adressere følgende:

- Utilsigtede konsekvenser for private grundejere
- Manglende positiv trafiksikkerhedseffekt
- Negative konsekvenser for København
- Skiltningens anvendelsesområde

2) Utilsigtede konsekvenser for private grundejere

Såfremt en grundejer ønsker at parkere på sin grund på steder, som må betegnes som yderrabat, er dette allerede muligt inden for den nugældende lovgivning. Det kræver blot, at grundejeren udskiller det ønskede parkeringsareal fra den øvrige yderrabat (eksempelvis ved

Sagsbehandling

Postboks 446
1505 København V

Telefon
7080 8090

Mobil
4090 5969

EAN nummer
5798009493149

blomsterkrukker, kampesten, indhegning, hæk), og at der etableres overkørsel over et eventuelt fortov. Udskillelsen kan derfor ske relativt simpelt, hurtigt og billigt.

Det er herved tydeliggjort, at arealet ikke er en del af den øvrige yderrabat og i øvrigt er privat ejendom, som ikke benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter.

Der er efter Københavns Kommunes opfattelse således ikke behov for en lovændring for at nå det ønskede mål.

Vedtages lovforslaget, kan det derimod have den u hensigtsmæssige konsekvens, at alle må parkere på stedet, hvilket formodes at være endnu mere generende for de enkelte grundejere. Såfremt grundejer ønsker at modsætte sig offentlig parkering på sin grund, skal grundejer opsætte skiltning, som advarer om, at færdsel er forbudt, jf. mark- og vejfredslovens § 17, hvorefter politiet skal tage affære.

Hensynet til den enkelte grundejer og til politiets ressourcer kan derfor efter Københavns Kommunes opfattelse tale imod lovforslaget.

3) Manglende positiv trafiksikkerhedseffekt

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skriver i lovforslaget, at da *"forbuddet mod parkering i yderrabat inden for tættere bebygget område ikke har haft den positive trafiksikkerhedseffekt som forventet, foreslås forbuddet ophævet."*

Københavns Kommune bemærker, at forbuddet mod standsning og parkering i yderrabat blev indført ved lov nr. 54 af 20. februar 2014. Det fremgår af denne lovs forarbejder (som i vid udstrækning bygger på rapporten om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet), at forbuddet mod standsning og parkering i yderrabat allerede var forbudt i 20 kommuner (med forskellige formulering). Selvom der således er tale om et nyt forbud i færdselsloven, har det stadig været forbudt i de fleste kommuner med kommunal parkeringskontrol at standse eller parkere i yderrabat.

Både Transportministeriet og Københavns Kommune var repræsenteret i denne arbejdsgruppe under Justitsministeriet, som udgav en rapport om bedre forbrugerbeskyttelse i juni 2013.

Arbejdsgruppens opgave i "Bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet" var at kortlægge de situationer, hvor borgeren kan opleve, at parkeringsafgifter gives på et uigennemskueligt grundlag. Derfor fandt arbejdsgruppen anledning til, at den generelle regulering af parkerings- og standsningsforbud i færdselslovens § 28 udvides, mens de lokale kommunale bekendtgørelser ophæves. Derved blev reglerne i de forskellige kommuner som udgangspunkt mere ensartet

og synlige for bilisterne, således at parkeringsafgifterne blev pålagt på et mere gennemskueligt grundlag.

Derimod indeholder rapporten eller lovens forarbejder ikke argumenter eller elementer af, at forbuddet er indført i færdselsloven for at have en positiv trafiksikkerhedsmæssig effekt. Københavns Kommune er på den baggrund uforstående overfor argumentationen om, at forbuddet ophæves fordi effekterne er udeblevet, når sådanne effekter ikke har udgjort en begrundelse for forbuddet. Endvidere henviser Københavns Kommune til passagen i rapporten, hvor det fremgår at "*[d]et er arbejdsgruppens opfattelse, at forbud mod standsning eller parkering i yderrabatten må antages at være særlig relevant i bymæssig bebyggelse*"¹.

Københavns Kommune er ikke bekendt med, at hvad der måtte have ændret sig i denne henseende, og anmoder derfor om at blive gjort bekendt med de data, der måtte ligge til grund for denne konklusion.

4) Negative konsekvenser for København

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skriver som indledning til lovforslaget, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriet at "*med de fremkommelighedsmæssige udfordringer, der er i de store byer, er det vigtigt, at vejmyndigheden og politiet får lette og moderne hjælpemidler til at sikre fremkommeligheden og fastholde en hensigtsmæssig udnyttelse af vejarealerne.*"

Ved at ophæve forbuddet mod standsning og parkering i yderrabat er det Københavns Kommunes vurdering, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vanskeliggør kommunens og politiets muligheder for at sikre fremkommeligheden og fastholde en hensigtsmæssig udnyttelse af vejarealerne.

Det kan eksempelvis betyde, at parkering ville kunne ske steder, hvor det på ingen måder er meningen, at biler skal forefindes, og endda uden, at kommunerne vil kunne pålægge en parkeringsafgift herfor. Et eksempel på dette kunne være langs Søerne i København. Her vil det rent faktisk være muligt at parkere mellem cykelsti og gangsti. For overhovedet at kunne parkere det pågældende sted, skal bilisten krydse cykelstien. Det vil i helt udtalt grad reducere trafiksikkerheden og trafikafviklingen for cyklister mv.

Københavns Kommune bemærker, at selvom en sådan passage af fortov/cykelsti måske nok er ulovlig, så er det ikke en omstændighed, som kommunen kan håndhæve. Det vil derimod være en sag for politiet at dokumentere, at køretøjet har foretaget en ulovlig passage af

¹ Bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet, side 56

fortov/cykelsti, og forslaget vil derfor også betyde et øget ressourcepres på politiet, der som de eneste vil kunne sanktionere denne type parkeringer. Det skal på den baggrund understreges, at lovforslaget vil medføre forringelser af trafiksikkerheden for Københavns Kommune.

I tillæg til de trafikale forringelser vil en ophævelse af forbuddet medføre store økonomiske udgifter for kommunerne og grundejerne til genopretning og vedligeholdelse af kantsten, fortove og ikke mindst "bløde" rabatter herunder græsplæner, som vil blive kørt op af bilerne. Det skal endvidere bemærkes, at opsættelse af skiltning med angivelse af forbud mod at standse på rabat på samtlige rabatter inden for tættere bebygget område, som vurderes færdselssikkerhedsmæssigt mest forsvarligt eller bedst for trafikafviklingen, må antages at medføre ikke ubetydelige udgifter for de berørte kommuner og grundejere.

5) Skiltningens anvendelsesområde

Det fremgår af lovforslaget bemærkninger, at vejmyndigheden jf. færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1 med politiets samtykke konkret kan forbyde standsning eller parkering på yderrabat, hvor der lokalt vurderes et behov.

§ 92, stk. 1 hjemler kun mulighed for, at vejmyndigheden med samtykke fra politiet kan træffe bestemmelser om offentlige veje og private fællesveje. Vejmyndigheden har derimod ikke hjemmel til at forbyde standsning og parkering på de yderrabatter, som tilfældigvis tillige er beliggende på private matrikel, selvom parkering og standsning konkret måtte være til fare for trafiksikkerhed og fremkommelighed. Vejmyndighederne vil derfor ikke i samme grad som nu kunne varetage de hensyn til trafiksikkerheden og fremkommeligheden.

Med venlig hilsen

Torben Gleesborg
Direktør



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

trm@trm.dk og arp@trm.dk

**Brancheforening
for den danske
vejgodstransport**

Lyren 1 . DK-6330 Padborg
+45 7467 1233
itd.dk . itd@itd.dk

Padborg/København 27. januar 2017

**Høring over udkast til forslag om ændring af færdselsloven
j.nr. 2016-3152**

ITD ønsker at afgive høringssvar til udkast til forslag om ændring af færdselsloven.

ITD ønsker særligt at pege på forslaget om, at Vejdirektoratet som vejmyndighed for statsvejene helt eller delvis kan overtage parkeringskontrollen fra politiet. Vi bakker gerne op om, at Vejdirektoratet fremover får denne hjemmel.

De almindelige bemærkninger nævner, at forslaget har til formål at forbedre *"mulighederne for at udføre parkeringskontrol på statens vejnet, herunder dæmme op for langtidsparkering på statens rasteplasser, hvilket kan medvirke til at frigive parkeringskapacitet."*

Vi støtter altid op om forslag til frigivelse af parkeringskapacitet. Vi understøtter derfor udvidelser af de fysiske rammer på rasteplasserne, ligesom vi understøtter indførelsen af nye teknologiske løsninger på rasteplasserne (fx på Ustrup-rasteplassen ved Haderslev, hvor ny teknologi medvirker til at optimere pladsudnyttelsen).

Men med dette forslag er det øjensynligt underforstået, at der i dag er for mange køretøjer, der langtidsparkerer på rasteplasserne. ITD ønsker derfor oplyst, om der foreligger valide undersøgelser for, hvor stort problemet er på rasteplasserne? Og hvis det er et problem, hvor er det så henne?

Vi frygter at forslaget om at dæmme op for langtidsparkering på statens rasteplasser risikerer at rejse en række andre praktiske spørgsmål. Hvad er langtidsparkering fx, og hvad er ikke? Er det 8 timer? 24? 48? Hvordan skal overholdelsen af denne uklarhed kontrolleres?

Der er således behov for en præcisering heraf.

Statens rasteplasser er afgørende for, at lastbilchauffører kan overholde køre- og hvile-tidsreglerne. I henhold til EU-forordning 561/2006 må chaufføren afholde sine daglige hvil og et reduceret ugentligt hvil på mindst 25 timer og op til 45 timer i førerhuset, hvis dette vel at mærke er udstyret med passende sovefaciliteter.

Rasteplasserne bør derfor være tilgængelige i et sådant omfang, at chaufførerne kan overholde gældende køre- og hviletidsregler. Det bør være muligt at afholde et reduceret ugentligt hvil på op til 45 timer på en rasteplass uden at modtage en parkeringsbøde.

ITD er principielt enig i, at langtidsparkering, fx over mange dage eller endnu længere, skal undgås. Men en chauffør parkerer ikke på en statslig rastepads med henblik på at langtidsparkere. Chaufføren parkerer, fordi det er en nødvendig del af dennes arbejde.

Der er risiko for, at chaufføren må bryde sin hviletid og søge ind mod byernes industri kvarterer i stedet for. Kommunernes parkeringsbekendtgørelser indeholder imidlertid adskillige parkeringsforbud for lastbiler, og her er der typisk ingen sanitære faciliteter til stede.

Hensynet til trafiksikkerheden og overholdelse af køre- og hviletid bør efter ITDs opfattelse veje højere end parkeringsregler. Vi ønsker derfor præciseret, at der ikke gives p-bøder for at holde uden for parkeringsbåsen, hvis man i øvrigt ikke er til gene eller fare for den øvrige trafik på rastepadsen.

Vi bakker ellers klart op om forslagene vedr. modernisering af parkeringskontrollen i lyset af den nuværende hastige teknologiske udvikling.

Vi har derudover ingen bemærkninger til forslaget.

NB! ITD henstiller i øvrigt til, at foreningen fremover opføres på ministeriets liste over høringsparter.

Med venlig hilsen

ITD

Anders Jessen
Chefkonsulent

aj@itd.dk – 2344 1666



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Fredriksholms Kanal 27 F
1220 København K

Att.: Anders Robodo Petersen

27.01.2017

Mail: tj@apcoa.dk
188619

Deres j. nr.: 2016-3152 Vedrørende forslag til ændring af færdselsloven

Med henvisning til ovennævnte høring skal jeg på APCOA Parking Danmark A/S' vegne fremkomme med nedenstående betragtninger vedrørende § 122 c stk. 2, idet jeg samtidig skal oplyse, at selskabet i øvrigt henholder sig til det høringssvar, der er udarbejdet af DPPB.

Bemærkninger til § 122 c stk. 2.

Ordlyd af bestemmelsen:

"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."

Som det fremgår af lovteksten, skal klagevejledningen til nævnet gives samtidigt med ilæggelse af kontrolafgiften. Som bestemmelsen er formuleret, kan det fortolkes således, at der er fri adgang til at indgive klage til nævnet straks efter kontrolafgiften er ilagt. Dette skaber efter APCOA Parking Danmark A/S' opfattelse to problemstillinger:

1) Parkeringsselskaberne afskæres for kontradiktion inden sagen indbringes for nævnet. Det bemærkes, at det ej giver nogen mening at klage direkte til nævnet, uden først at have klaget til selskabet, og selskabet dermed har haft mulighed for at forholde sig til klagen. Det er i direkte strid med den praksis, der gælder for alle øvrige klagenævn, herunder forbrugerklagenævnet, og vil medføre, at selskabernes retssikkerhed derved svækkes, da muligheden for kontradiktion inden klagenævnsbehandling afskæres og selskaberne dermed påføres udgifter i sager, som på forhånd kunne være afklaret via en dialog med parkeringsselskabet, hvorved sagens indbringelse for klagenævnet kunne have været undgået.

2) Bestemmelsen tager sit udgangspunkt i den antagelse, at kontrolgebyret og klagevejledning pr. definition kommer til kundskab hos parkanten, i forbindelse med ilæggelsen i forruden. Højesteret har i en dom optrykt i UfR 2010.1534H og Sø- og Handelsretten har efterfølgende i UfR 2013.1181S fraveget dette udgangspunkt. Som konsekvens af afgørelserne bliver der i dag automatisk sendt en gebyrfri erindringskrivelse førend en evt. rykkerprocedure iværksættes.

Det foreslås derfor, at klagevejledning påføres denne erindringskrivelse eller klagebesvarelse, såfremt klage indsendes før erindringskrivelse.

Spørgsmål til ovennævnte kan stilles til advokat Thomas Jørgensen, Apcoa Parking Danmark A/S, Lancia 1a, 7100 Vejle, tj@apcoa.dk, mobil 23260858

Med venlig hilsen.
Thomas Jørgensen

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Att.: Anders Robodo Petersen
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

27. januar 2017

Høring over udkast til forslag om ændring af Færdselsloven – Jeres sag 2016-03152

Dansk Erhverv har modtaget Transport-, Bygnings- og Boligministeriets høring af 6. januar 2017 vedrørende udkast til forslag om ændring af Færdselsloven.

Nedenstående bemærkninger sendes tillige som hørings svar for DTL - Danske Vognmænd.

Vi kan generelt støtte forslaget.

Vi skal i særlig grad henvise til mulighederne for benyttelse af tekniske løsninger til registrering af parkering som positivt.

Vi finder det endvidere positivt, at Vejdirektoratet gennem forslag gives mulighed for at overtage parkeringskontrollen helt eller delvis fra politiet på statsvejene.

Vi har endelig forståelse for nødvendigheden af oprettelse af et klagenævn for pålagte parkeringsafgifter på offentligt tilgængelige private områder. Da sådanne nævn er omkostningstunge, og finansieringen skal forestås af - i sidste ende - afgiftsbetalerne, bør nævnsoprettelse altid overvejes nøje.

Med venlig hilsen



Christoffer Greenfort
Chefkonsulent

CGR/ATH
cgr@danskerhverv.dk

Side 1/1

-
Vores ref.: SAG-2017-00311

-
652769

Att.: Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Danish Transport Federation

Pr. mail til trm@trm.dk og arp@trm.dk

Høringsvar vedrørende udkast til lov om ændring af færdselsloven

Med henvisning til Transport-, Bygnings- og Boligministeriets mail af 6. januar 2017, fremsendes hermed DI Transports bemærkninger om lov om ændring af færdselsloven.

DI Transport er positivt indstillet overfor tiltag, der forbedrer retssikkerheden i forbindelse med behandlingen af klager over parkeringsbøder.

For så vidt angår hjemmel til Vejdirektoratet til at kontrollere parkering på statsvejene, så har DI Transport noteret sig, at begrundelse for denne ændring ifølge bemærkningerne til lovforslaget bl.a. er at "dæmme op for langtidsparkering på statens rastepladser".

DI Transport er enige i behovet for at øge kapacitet på landets rastepladser. DI Transport skal imidlertid henlede opmærksomheden på, at statens rastepladser er afgørende for, at chaufførerne kan overholde reglerne om køre- og hviletid, og udstedelse af bøder på rastepladser kan derfor have en negativ indvirkning på trafiksikkerheden.

I henhold til EU-forordning 561/2006 må chaufføren afholde sine daglige hvil og et reduceret ugentligt hvil på mindst 25 timer og op til 45 timer i førerhuset, såfremt dette er udstyret med passende sovefaciliteter. Det bør derfor som minimum være muligt, at afholde et reduceret ugentlig hvil på op til 45 timer på en rasteplads uden at modtage en parkeringsbøde.

Tilsvarende bør hensynet til trafiksikkerheden og overholdelse af køre- og hviletid veje højere end parkeringsregler, hvorfor der ikke bør gives p-bøder for f.eks. at holde uden for parkeringsbåsen, hvis man i øvrigt ikke er til gene eller fare for den øvrige trafik på rastepladsen.

Med venlig hilsen

Rune Noack

Høring over udkast til forslag om ændring af Færdselsloven

28. januar 2017
Side 1 af 3

Aarhus fremsender hermed høringssvar til Justitsministeriets udkast til ændring af Færdselsloven.

Aarhus Kommune er særdeles positivt indstillet over tiltag med at modernisere færdselsloven, og Aarhus Kommune håber, at ministeriet generelt vil fortsætte tendensen med at modernisere forskellige bekendtgørelse mv. på parkeringsområdet, da dele af lovgivningen ikke er indrettet til at imødekomme teknologiudvikling på parkeringsområdet og de voksende bykerner i Danmark med dertilhørende parkeringsproblemer.

TEKNIK OG MILJØ
Center for Byens Anvendelse
Aarhus Kommune

Særligt håber Aarhus Kommune, at ministeriet også i fremtiden eller i denne revision vil kigge på mulighederne for:

CBA Parkering og Taxi
Kalkværksvej 10
8000 Aarhus C

- At kommunerne får mulighed for at sanktionere gentagende ulovlige parkeringer og ubetalte parkeringsafgifter jf. (§ 123 i Færdselsloven). Københavns og Aarhus Kommune fremsendt et forslag om dette til Justitsministeriet 25. januar 2017.
- At kommunerne får mulighed for fremsendelse af parkeringsafgiften direkte til bilisternes digitale postkasse, således at kommunerne straks kan fremsende den begrundede p-afgift og billedmaterialet til bilisten (§ 121 nr. 9. stk. 3). Horten har på vegne af Aarhus Kommune fremsendt et forslag om dette til Justitsministeriet den 20. maj 2015.

Telefon: 89 40 44 00
Direkte telefon: 89 40 11 77

Direkte e-mail:
jkrog@aarhus.dk
www.aarhus.dk

Sag: 17/005970-1
Sagsbehandler:
Joshua Krogager

Alternativt kunne begge tiltag testes på en dispensationsordning.

Høringssvaret om udkast til ændring af Færdselsloven

1)

Vedr. § 28 stk. 3, pkt. 1 og § 28 stk. 3, pkt. 3

Aarhus Kommune finder denne foreslåede fjernelse af "yderrabat" særdeles uhensigtsmæssig, da Aarhus Kommune i en lang årrække havde ønsket, at præcist yderrabatten blev indskrevet i Færdselslovens § 28.

Aarhus Kommune har efter tilføjelsen af "yderrabat" uden videre kunne skrive parkeringsafgifter følgende steder:

- Offentlige parker
- Offentlige skove
- Strandarealer
- Alle tilstående græsareal
 - Hvor der ikke er fortov, men alene græsareal
 - Hvor der er et græsareal mellem:

- *fortov og vej,*
- *fortov og cykelsti,*
- *cykelsti og vej.*

28. januar 2017
Side 2 af 3

Det har haft den særdeles positive effekt, at der nu holder betydeligt færre køretøjer på disse steder, hvilket har forbedret trafiksikkerheden og fremkommeligheden ganske betydeligt særligt for de svage trafikkanter, men også i stort omfang for alle andre køretøjer. Det har desuden betydet, at alle disse steder nu har et betydeligt pænere æstetiske udtryk.

Disse yderrabatområder er ikke indrettet til benyttelse af køretøjer, og områderne bliver ofte totalt ødelagt af køretøjer med ganske betydelige udgifter til følge for kommunerne.

Der vil ganske korrekt kunne skiltes alle disse ovenstående steder med forbudsskilte mod standsning i yderrabat, men dette vil kræve opsætning af rigtig, rigtig mange forbudsskilte, hvilket vil være særdeles omkostningstungt og ret ødelæggende for det æstetiske udtryk stort set alle disse ovennævnte steder.

Det er desuden vigtigt at påpege, at den mediehistorie, der har været væsentligt for dette ændringsforslag, fejlagtigt oplyste, at Parkering Nord skrev ÉN parkeringsafgift for yderrabat på et privat areal, men parkeringsafgiften blev skrevet for yderrabat på et tilstående offentligt areal.

Som TV2 selv skriver under artiklen:

Rettelse: Det fremgik tidligere af denne artikel, at traileren havde holdt parkeret på Naja Czajas egen grund.

<http://nyheder.tv2.dk/samfund/2016-10-26-undren-over-boede-naja-skulle-betale-for-denne-parkering>

Endelig er det ret væsentligt at oplyse, at alle kommunale parkeringskontrolenheder både på gaden og i sagsbehandlingen altid lader tvivlen komme borgerne til gode, og de indgår ofte i længerevarende dialoger med disse borgere, så parkeringsforholdene kontinuerligt kan blive forbedret. Vi har ingen interesse i at skrive parkeringsafgifter på private arealer, og vi rådgiver altid i flere omgang borgerne om, hvorledes de skal afgrænse deres private arealer fra de offentlige arealer, så vi undgå at udskrive parkeringsafgifter på deres private arealer.

Formålet med den kommunale parkeringskontrol er primært at skabe fremkommelighed og trafiksikkerhed og hjælpe byens brugere med at finde en lovlig parkeringsplads.

Denne ændring i § 28 vil have mange uhensigtsmæssige effekter for kommunerne, og da udgangspunktet for lovændringen er én urigtig mediehistorie, mener Aarhus Kommune, at denne ændring skal udgå af den nuværende revision af Færdselsloven.

28. januar 2017
Side 3 af 3

Aarhus Kommune og Parkeringsforeningen står altid til rådighed for ministeriet, hvis ministeriet skulle ønske at drage nytte af vores viden og erfaring.

Med venlig hilsen
Joshua Krogager



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Cyklistforbundet
Romersgade 5-7
DK-1362 København K

Tel +45 33 32 31 21
post@cyklistforbundet.dk
www.cyklistforbundet.dk

27. januar 2017

Hørings svar vedr. udkast til forslag om ændring af færdselsloven

Cyklistforbundet ønsker hermed at kommentere på Transport-, Bygnings- og Boligministeriets forslag vedrørende udkast til ændring af færdselsloven. Formålet med forslaget er at modernisere de bestemmelser i færdselsloven, som vedrører parkeringsområdet, herunder at forbedre retssikkerheden for borgerne ved parkering på privat område, samt ændre i mulighederne for at etablere bilfrie zoner på private fællesveje.

Det er Cyklistforbundets vurdering, at det foreliggende forslag har en række punkter, som er problematiske, og som kan få negative konsekvenser for cyklisternes tryghed og sikkerhed på de pågældende veje. Cyklistforbundet vurderer, at lovliggørelsen af parkering i yderrabatter i tæt bebyggede områder vil være til gene for cyklisterne og betyde forringet trafiksikkerhed. På veje i tættere bebygget område, hvor en del mennesker bor og bevæger sig rundt til daglig, er det ikke hensigtsmæssigt, at biler kan parkeres langs yderrabatten. Hvis dette lovliggøres, er der stor risiko for, at det går ud over oversigtsforholdene og muligheden for at orientere sig for alle trafikanter på den pågældende vejstrækning. Derudover mindskes vejens bredde, hvilket tvinger trafikanter på vejen til at skulle trække ud på midten af vejen med risiko for at møde modkørende trafikanter. Der kan her opstå en række trafiksikkerhedsmæssigt u hensigtsmæssige situationer. Cyklistforbundet er af den overbevisning, at hvis ophævelsen af forbuddet foretages for at sikre den konkrete grundejer (dvs. at man fritages for afgift for at holde på sin egen grund), så bør der i højere grad tages højde for at sikre netop dette forhold i stedet for at lovliggøre parkering generelt på disse vejstrækninger.

Det er herudover ministeriets vurdering ifølge lovforslaget, at grundejerne selv skal have mulighed for at give samtykke til de bestemmelser, kommunen eventuelt ønsker at indføre på en vejstrækning. Cyklistforbundet vurderer, at dette kan komme til at ske på bekostning af trafiksikkerheden for bløde trafikanter. Ændringen af lovforslaget vil kunne spænde ben for kommunernes mulighed for at lave begrænsninger for bestemte typer af færdsel på private fællesveje og bymæssige områder og dermed gøre det sværere for kommunerne at gennemføre tiltag, der kan højne færdselssikkerheden for cyklister – herunder styrke børns mulighed for at cykle til skole og fritidsinteresser.

Cyklen er og bør fortsat være en central og attraktiv medspiller i det samlede danske mobilitetsbillede. Og cyklisternes mulighed for at bevæge sig trygt og sikkert må være et afgørende parameter i den fortsatte og fremtidige mobilitetsplanlægning i Danmark. Med følgende lovforslag

om ændring af færdselsloven finder Cyklistforbundet, at ministeriet overser de mere udsatte trafikanter, såsom cyklister, på de danske veje. Cyklistforbundet kan derfor ikke støtte op om det forelagte lovforslag.

Venlig hilsen



Klaus Bondam
Direktør

Dir. +45 40 70 83 65

bondam@cyklistforbundet.dk



dommerfuldmægtigforeningen

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Sendt pr. e-mail til: trm@trm.dk og arp@trm.dk

København, den 30. januar 2017

Dommerfuldmægtigforeningens høringssvar vedrørende Transport-, Bygnings- og Boligministeriets udkast til Forslag til Lov om ændring af færdselsloven, j.nr. 2016-3152

Opsummering af Dommerfuldmægtigforeningens høringsbrev:

- Dommerfuldmægtigforeningen har ingen kommentarer til de foreslåede ændringer af parkeringsreglerne.
- Forslaget om at oprette et privat klagenævn bygger på en udokumenteret og fejlagtig præmis om, at domstolenes behandling af parkeringssager er uoverskuelig, langsommelig og besværlig. Danmarks Domstole har Europas korteste sagsbehandlingstid og den højeste borgertillid, og særligt småsagerne, som parkeringssagerne er omfattet af, behandles hurtigt og nemt.
- Lovforslaget konkluderer, at et privat klagenævn giver en bedre retssikkerhed, uden nærmere dokumentation eller begrundelse for, at det er tilfældet. Det er heller ikke dokumenteret som påstået i forslaget, at frykten for en retssag får en utilfreds borger til alligevel at betale en parkeringsafgift.
- Danmarks Domstole er i færd med at indføre digital sagsbehandling, som vil gøre det nemt for borgeren at følge med i sin sag og se alle sagens dokumenter.
- Retssikkerheden ved domstolene er bedre end i et privat klagenævn.
- Domstolsbehandling er en hurtig, effektiv og omkostningslav proces, hvor borgeren kan præsentere sin sag mundtligt i retten med vejledning fra en dommer - modsat et klagenævn som behandler sager på skriftligt grundlag, hvilket er en tungere og mindre overskuelig proces for en borger end domstolenes småsagsproces. En skriftlig proces kan medføre, at borgeren ikke føler sig hørt.
- Dommerfuldmægtigforeningen synes, at det er positivt, at ministeriet undersøger, om der er plads til forbedringer på området, og foreningen deltager gerne i drøftelser af, om domstolene kan gøre mere for at gøre processen nemmere, mere gennemsigtig og mere forståelig for borgeren.

Præsentation af Dommerfuldmægtigforeningen

Dommerfuldmægtigforeningens medlemmer består af dommerfuldmægtige, retsassessorer og øvrige akademikere ved Danmarks Domstole, der ikke er dommere.



dommerfuldmægtigforeningen

Medlemmerne træffer afgørelse på lige fod med de udnævnte dommere og afslutter godt 30 % af landets straffesager og civile sager. Hvad angår småsager, som pt. er den proces, private parkeringsbøder behandles under, er det i meget høj grad foreningens medlemmer, der håndterer disse.

Derudover behandler foreningens medlemmer alle klager over parkeringsafgifter fra det offentlige, hvilket giver et bredt kendskab til sagstypen og borgernes oplevelser i sager om parkeringsafgifter.

Da foreningens medlemmer har stor erfaring med håndtering af sagerne, afgiver vi et høringsbrev, på trods af at foreningen ikke var omfattet af høringslisten.

Danmarks Domstole kan levere den hurtigste og mest tillidsvækkende proces

Det er ikke, som det hedder i lovforslaget, en langsommelig og besværlig proces at få sin sag behandlet ved Danmarks Domstole.

Tværtimod viser alle undersøgelser, at Danmark er det land i Europa, hvor borgeren har størst tillid til domstolene og hvor sagerne behandles hurtigst.

Det kan man læse mere om i disse to korte artikler.

<http://www.domstol.dk/om/Nyheder/Pressemeddelelser/Pages/Tilliditopforsyvendegang.aspx>

<https://www.mm.dk/dommere/>

Med småsagsprocessen er der oven i købet skabt en billig vej til at gennemføre en retssag, hvor retten hjælper parterne med at forberede sagerne, og hvor det er lettere for privatpersoner og mindre erhvervsdrivende uden juridisk indsigt at forstå den mere simple sagsgang.

Derfor er det uforståeligt, at ministeriet konkluderer det modsatte.

Udgiften ved at starte en småsag kontra en klage ved et privat klagenævn

Retsplejelovens indeholder i kapitel 39 regler om behandling af mindre krav. Hvis en borger ikke betaler en parkeringsafgift, er det parkeringsselskabet, der skal anlægge sagen ved domstolene. Det koster en retsafgift på 500 kr., som borgeren alene kommer til at betale, hvis han eller hun taber sagen.

Ved oprettelsen af et privat nævn, må det forventes, at borgeren skal betale et gebyr for at starte en sag, hvilket gør det private klagenævn til en mere besværlig proces for borgeren. Hvis man alligevel som borger skal finde pungen frem for at blive hørt i sin klage i et privat klagenævn, vil borgeren nok være mere tilbøjelig til bare at betale afgiften. Det kan således blive mere uoverskuelig for borgeren, når de selv skal samle klagepunkterne samme, udforme en klage og betale et gebyr. Det er altså samlet set en mere uoverskuelig proces end den nuværende.



dommerfuldmægtigforeningen

Etableringen af et klagenævn for private parkeringsafgifter kan ikke forventes at lette den administrative byrde for borgeren sammenlignet med den nuværende domstolsprøvelse, hvor domstolene i en simpel proces, hjælper borgeren med at strukturere sin sag.

Myten om omkostningerne

Vi hører ofte, at domstolsprocessen er meget dyr. Det er ganske enkelt ikke rigtigt. De samlede sagsomkostninger, borgeren risikerer at skulle betale, er meget begrænsede. Selvom parkeringsselskabet har en advokat eller tilsvarende repræsentant, vil retten ikke tilkende sagsomkostninger for forberedelsen, og sagsomkostninger for hovedforhandlingen kan – udover retsafgiften – højst blive på 1.500 kr. plus moms.

Kravet er allerede inden domstolsbehandlingen blevet forhøjet på grund af rykkergebyrer, renter og inkassogebyrer. Disse beløb er dog ikke en følge af rettens behandling af sagen. Hvis reglerne herom ikke ændres, vil disse beløb ikke være anderledes, hvis sagen behandles i et privat nævn.

Retssikkerheden i et domstolssystem og et privat klagenævn

En stor fordel ved småsagsprocessen er, at der bliver holdt et indledende telefonmøde med borgeren og parkeringsselskabet, hvor sagen gennemgås, og borgeren nemt kan fortælle om sin sag og sine synspunkter. Det er en stor fordel særligt for borgere, som ikke er så gode til at formulere sig på skrift, at de kan fortælle om sagen og få rettens hjælp til at strukturere sine argumenter og beviser.

Vejledningen er ofte indgående og går langt i forhold til at forklare parterne om, hvordan sagen står, om det er hensigtsmæssigt for den ene eller den anden part at "opgive kampen". Vejledningen omfatter også hjælp til, om der er beviser, der kan hjælpe en i sagen.

Det giver en meget høj retssikkerhed for borgeren, som på det tidligst mulige tidspunkt bliver vejledt om sagen, lige som domstolene kan vejlede et privat parkeringsselskab om muligheden for at hæve en sag, hvis parkeringsafgiften ikke er rimelig.

Der er ved domstolene en mundtlig hovedforhandling af sagen – altså et møde hvor parterne under grundig vejledning fra dommeren, fortæller om deres syn på sagen og argumenterer for det ønskede resultat.

Ved private klagenævne vil der typisk være en ren skriftlig behandling, og borgeren uden stærke skriftlige evner vil stå dårlige end i det nuværende system. Dertil kommer, at det er vigtigt for borgeren at føle sig hørt i processen, og det er vores erfaring, at den mundtlige proces bidrager til dette.

Retssagen giver også adgang til ekstremt erfarne dommere, som er trænedede i at mægle forlig, trænedede i at få parter så som parkeringsselskaber til at opgive urimelige eller uhjemlede inkassoudgifter og trænedede i at vejlede den usikre borger uden erfaring med retssager.

Symmetri mellem parkeringsafgifter pålagt af det offentlige og private parkeringsselskaber



dommerfuldmægtigforeningen

På samme måde som det private parkeringsselskab skal sende sagen til retten ved uenighed, skal kommunen oversende borgerens klage til fogedretten, hvis borgeren er utilfreds med en parkeringsafgift, som kommunens parkeringsvagter har pålagt. Der er således en form for symmetri for de to afgiftstyper, hvor borgeren kan udtrykke sin utilfredshed over parkeringsafgiften, og hvor selskabet/myndigheden skal reagere ved at starte en sag ved retten.

Hvis der skabes et privat klagenævn, vil der for borgeren være en forvirrende forskel på, om man har fået en afgift på en privat parkeringsplads eller på en offentlig parkeringsplads. Det vil være en u hensigtsmæssig forskel set fra borgerens synspunkt.

Borgeren vil også være dårligere stillet, når det er denne, som skal starte en sag op og ikke selskabet.

Dommerfuldmægtigforeningen drøfter gerne forslag til forbedringer i den private parkeringsbranche

Der kan uden tvivl skabes større borgertilfredshed med parkeringsselskaberne. I sin kontakt med borgerne hører Dommerfuldmægtigforeningens medlemmer særlig utilfredshed over borgerens manglende muligheder for at komme i kontakt med parkeringsselskaberne.

Der er også en oplevelse af, at reglerne for, hvordan der skal skiltes med parkeringsreglerne i et område, kan forbedres.

Foreningen indgår gerne i en dialog med ministeriet om dette.

Ministeriet kan – for at spare borgeren for potentielle fordyrende sagsskridt – skabe klare lovregler om, at de private parkeringsselskaber ikke må indlede en dyr inkassoproses, hvis de inden da har modtaget en klage over parkeringsafgiften. Det vil gøre den samlede sagsbehandlingstid kortere og processen nemmere og billigere i sidste ende for borgeren.

Foreningens deltager også gerne i en drøftelse med ministeriet om, hvorvidt der skal skabes yderligere regler for parkeringssager ved domstolene, som gør det endnu nemmere for borgeren at blive hørt ved klager over parkeringsafgifter.

På foreningens vegne,

Nina Palesa Bonde
Formand
Dommerfuldmægtigforeningen



Transport-, Bygnings og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Dato 31. januar 2017

Sendt pr mail til trm@trm.dk og arp@trm.dk

Transport-, Bygnings og Boligministeriet har ved mail af 6. januar 2017 (sagsnr.2016-3152) anmodet Dommerforeningen om eventuelle bemærkninger til høring over udkast til forslag om ændring af færdselsloven.

Udkastet til lovforslag har været drøftet på et bestyrelsesmøde i Dommerforeningen.

I lovforslaget foreslås blandt andet oprettet et privat klagenævn til behandling af parkeringsafgifter på privat område. Som begrundelse herfor anføres i bemærkningerne til lovforslaget, at domstolsbehandling er en langsommelig og besværlig proces.

Det er naturligvis et politisk valg, om der skal oprettes et privat klagenævn til behandling af parkeringsssager til erstatning for den sædvanlige domstolsbehandling, men inden man hænger den dømmende magt ud som langsommelig og besværlig, bør præmissen være i orden. Og det er den ikke.

Sager om private parkeringsafgifter behandles i dag af byretterne efter den såkaldte småsagsproces (retsplejelovens kapitel 39 om mindre krav), hvor den gennemsnitlige sagsbehandlingstid er godt 3 måneder. Retten forbereder sagen og vejleder den sagsøgte, og langt hovedparten af sagerne bliver løst forligsmæssigt. Omkostningerne i en typisk sag om parkeringsafgift på 750 kr. udgøres af en retsafgift på 500 kr. samt eventuelle inkassoomkostninger på 850 kr. Bliver den sagsøgte dømt, vil vedkommende blive pålagt sagsomkostninger.



Det er ikke Dommerforeningens opfattelse, at sædvanlig nævnsbehandling er hverken væsentlig hurtigere eller mindre besværlig for borgerne.

Klagenævnet bør i givet fald være et privat tvistløsningsorgan godkendt efter forbrugerklagelovens § 6, navnlig således at forbrugerklagelovens § 15 og retsplejelovens § 361 finder anvendelse på nævnet.

Lovforslaget giver i øvrigt ikke anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

Mikael Sjöberg



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Store Kongensgade 1-3
1264 København K
Tlf. +45 70 10 33 22
post@domstolsstyrelsen.dk
CVR-nr. 21659509
EAN-nr. 5798000161184

J.nr.: 2017-4102-0005-13
Sagsbehandler: Måken Michelsen
Mail: MM@domstolsstyrelsen.dk
1. februar 2017

Domstolsstyrelsens svar på høring over udkast til ændring af færdselsloven

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har med mail af 6. januar 2017 anmodet om Domstolsstyrelsens bemærkninger til udkast til forslag til ændring af færdselsloven.

Domstolsstyrelsen har følgende bemærkninger:

Det fremgår bl.a. af udkastet til lovforslag, at der oprettes et klagenævn for pålagte parkeringsafgifter på offentligt tilgængelige private områder, og at ministeren kan fastsætte nærmere regler om klagenævnets virke, herunder om tilsyn.

Det overordnede sigte med oprettelse af et klagenævn er ifølge lovforslaget at sikre, at borgernes adgang til at få prøvet en afgifts retsmæssighed lettes i forhold til i dag. I dag behandles en tvist mellem en parkant og et privat parkeringselskab om en parkeringsafgift ved de almindelige domstole efter reglerne om behandling af sager om mindre krav ("småsagsprocessen"), jf. retsplejelovens kapitel 39.

Det fremgår videre af udkastet til lovforslag, at en domstolsprøvelse for mange borgere "*vil være en for langsommelig og for besværlig proces*", og "*at mange vil finde det ubehageligt at have uafklarede mellemværender med et parkeringselskab, ikke mindst hvis man jævnligt bliver mødt med betalingspåmindelser eller trusler om retssager*". Endelig fremgår det, at det på trods af retsplejelovens regler om behandling af sager om mindre krav er ministeriets vurdering, at truslen om en eventuel retssag i sig selv kan medføre, at nogle parkanter trods indsigelser betaler en kontrolafgift frivilligt. Det er i udkastet til lovforslag anført, at retssikkerheden dermed svigtes 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.

Domstolsstyrelsen kan oplyse, at Danmarks Domstole senest ved en rapport afgivet i oktober 2016 af CEPEJ (European Commission for the Efficiency of Justice – en kommission under Europarådet) er vurderet blandt de hurtigste i Europa, og at byretterne typisk behandler småsager

mindst lige så hurtigt som de private klagenævn. Den gennemsnitlige sagsbehandlingstid for småsager ved byretterne er 3,5 måneder.

Småsagsprocessen efter retsplejelovens kapitel 39 er betegnelsen for den forenkede procedure, som skal følges i mindre civile sager. Mindre sager er som udgangspunkt sager uden økonomisk værdi eller med en værdi under 50.000 kr.

Hovedsigtet med småsagsprocessen er at forenkle processen på en sådan måde, at parterne kan være trygge, samtidig med at parternes udgifter er forudsigelige og af en beskeden størrelse. Et af de centrale elementer er således, at sagsomkostningerne skal holdes på et så lavt niveau som muligt. For sager i småsagsprocessen er der derfor en fast lav retsafgift på 500 kr. Vinder man sagen, får man desuden typisk godtgjort sine sagsomkostninger. Herudover gælder, at retten har en udvidet vejledningspligt for begge parter i småsagsprocessen, og at retten i vidt omfang hjælper med at forberede sagen. Det forudsættes derfor, at parterne ikke har behov for advokatbistand i sagen.

Da landets 24 byretter er tæt på borgerne og giver mulighed for personligt fremmøde og for mundtligt overfor en dommer at forklare sig, vil retssikkerheden være bedre for borgerne ved domstolsbehandling end ved den foreslåede klagenævnsordning.

Skulle der være interesse herfor, indgår Domstolsstyrelsen og domstolene gerne i en dialog med interessenterne på området om, hvordan eventuelt særlige behov for sagsbehandlingsformer kan tilgodeses ved domstolene.

Kopi af dette brev er sendt til Forbrugerrådet, FDM, Danske Private Parkeringsselskabers Brancheforening og Dansk Parkering.

Med venlig hilsen

Charlotte Münter



KL's hørings svar til lovændring vedr. parkeringsregler

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har med mail af 6. januar 2017 sendt forslag til ændring af færdselsloven i høring. Forslaget giver grundejere flere muligheder for at modsætte sig kommunernes ønsker om færdselsregulering og bilfri zoner. Desuden ændres regler for P-ski-ver, og der etableres et klagenævn for pålagte parkeringsafgifter på offentlig tilgængelige private områder. Forslaget supplerer lovforslag om ændring af vejloven og lov om private fællesveje.

Lovforslaget skal desuden gøre det muligt for Vejdirektoratet at overtage parkeringskontrollen fra politiet på statsvejnettet.

Generelle bemærkninger

KL ønsker, at der i lighed med Vejdirektoratets overtagelse af parkeringskontrollen fra politiet og Justitsministeriet, gives kommunerne tilsvarende muligheder for at overtage parkeringskontrollen fra politiet og Justitsministeriet. Dette vil ligestille de offentlige myndigheder og kan også gøre det enklere for borgerne.

Specifikke bemærkninger

KL skal i øvrigt bemærke:

Til nr. 1 og 2 (§28, stk. 3)

Fjernelse af forbud mod standsning og parkering i yderrabatterne kan i nogle tilfælde være problematisk, hvis det medfører, at der vil ske kørsel på tværs af vejens egentlige rabatter, et fortov og/eller en cykelsti. Det bør præciseres, at kørende adgang til private "yderrabatter" alene kan ske via godkendte overkørsler.

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

Det fremgår ikke nærmere, om samtykke fra grundejerne betyder, at samtlige grundejere skal give deres samtykke (100% enighed), før et forbud mod visse færdselsarter kan gennemføres.

Lovforslagets § 1, nr. 5:

I § 92, stk. 3, udgår "vejmyndigheden og". Der skal retligt stå:

I § 92, stk. 3, udgår "vejbestyrelsen og".

Følgenvirkninger (herunder økonomiske)

Der vil være en større administrativ byrde for kommunerne, når der skal indhentes samtykke fra grundejerne i henhold til ændringerne i § 92.

Dato: 2. februar 2017

Sags ID: SAG-2017-00340
Dok. ID: 2310370

E-mail: TOEC@kl.dk
Direkte: 3370 3012

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 1 af 2



KL tager forbehold for politisk behandling af sagen.

KL ønsker i øvrigt forslaget sendt i økonomisk høring.

Med venlig hilsen

Tom Elmer Christensen
Specialkonsulent

Dato: 2. februar 2017

Sags ID: SAG-2017-00340
Dok. ID: 2310370

E-mail: TOEC@kl.dk
Direkte: 3370 3012

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 2 af 2