

NOTAT

Dato 27. februar 2017  
J. nr. 2016-3152

## Høringsnotat

### Notat om de indkomne høringsvar vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet hørte den 6. januar 2017 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven. Høringsfristen udløb den 27. januar 2017.

1. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget:

APCOA Parking, Dansk Cyklistforbund, Dansk Erhverv (samt for DTL – Danske Vognmænd), Danske Private Parkeringselskabers Brancheforening (DPPB), Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, DI Transport, Domstolsstyrelsen, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, Forenede Danske Motorejere (FDM), KL, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Rigspolitiet og Rigsrevisionen.

2. Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet høringsvar til lovforslaget:

Advokatsamfundet, Danish Business Travel Association, Danmarks Frie Auto-Campere, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Fodgængerforbund, Dansk Industri, Dansk Parkering, Dansk Vejforening, Danske Busvognmænd, Danske Dagblades Forening, Danske Regioner, Danske Speditører, DinParkering, EasyPark A/S, Grundejeren.dk, KbhPark, Kommunal Vejteknisk Forening, Onepark A/S, Parkeringsgruppen ApS, Parkzone A/S, Q-Park Operations Danmark A/S, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Scan-park ApS, Teknologisk Institut, Trafikforbundet og Trafikselskaberne i Danmark.

3. Øvrige høringsvar

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har herudover modtaget høringsvar fra følgende høringsparter, som ikke er angivet på lovforslagets høringsliste:



Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, Dommerfuldmægtigforeningen, Haandværkerforeningen i København, Københavns Kommune, Vestre Landsret og Aarhus Kommune.

Side 2/17

## **Bemærkninger til lovforslaget**

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til det fremsatte lovforslag samt Transport-, Bygnings og Boligministeriets bemærkninger hertil.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transport-, Bygnings og Boligministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvide til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg.

### **1. Generelle bemærkninger**

**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 et klagenævn.

**Datatilsynet** forudsætter, at enhver behandling af personoplysninger vil ske i overensstemmelse med persondataloven. Herudover forudsætter Datatilsynet, at tilsynet vil blive hørt i forbindelse med eventuelle bekendtgørelser, der skal udstedes i medfør af loven, i det omfang disse har betydning for beskyttelsen af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at det foreslåede klagenævn vil komme til at behandle personoplysninger. Som det følger af bemærkningerne til lovforslaget, vil det være op til parkeringsselskaberne at forestå den nærmere tilrettelæggelse af nævnets virke, herunder også behandling af personoplysninger. Ministeriet forudsætter, at nævnets behandling af personoplysninger vil ske i overensstemmelse med persondatalovgivningen.*

### **2. Ophævelse af forbud mod standsning og parkering i yderrabatten**

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



**Dansk Cyklistforbund** vurderer, at lovgivningen af parkering i yderrabatten 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 det lovgivningsmæssigt, 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.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at det efter færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1., er muligt for vejmyndighederne at tage hensyn til trafiksikkerheden ved i samarbejde med politiet at foranledige opsætning af skilte de steder, hvor det måtte vise sig nødvendigt. Dette fremgår også lovforslagets bemærkninger.*

**KL** bemærker, at fjernelsen af forbuddet mod standsning og parkering i yderrabatterne i nogle tilfælde kan være problematisk, hvis det medfører, at der vil ske kørsel på tværs af vejens egentlige rabatter, et fortov og/eller en cykelsti. Det bør ifølge KL præciseres, at kørendes adgang til private ”yderrabatter” alene kan ske via godkendte overkørsler.

**Københavns Kommune** anerkender baggrunden og motivationen for den foreslåede ændring, men forholder sig kritisk overfor forslaget om at ophæve forbuddet mod standsning og parkering i yderrabatten, da det vurderes at vil medføre klare færdselssikkerhedsmæssige forringelser i København.

Således bemærker **Københavns Kommune**, at hvis 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, og at der etableres overkørsel over et eventuelt fortov. Udskillelsen kan derfor ske relativt simpelt, hurtigt og billigt. Der er efter kommunens opfattelse derfor ikke behov for en lovændring for at nå det ønskede mål. Vedtages forslaget, 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 i medfør af mark- og vejfredslovens § 17, hvorefter politiet skal tage affære. Hensynet til den enkelte grundejer og til politiets ressourcer, kan derfor efter kommunens opfattelse tale imod forslaget.

Endvidere bemærker **Københavns Kommune**, at selvom det generelle forbud mod parkering i yderrabatten fra 2014 er nyt, så følger det også af forarbejderne til ændringen fra 2014, at forbuddet mod standsning og parkering i yderra-



batten i forvejen var forbudt i 20 forskellige kommuner (med forskellig formulering). Lovændringen i 2014 skete på baggrund af en arbejdsgruppes kortlægning af de situationer, hvor borgeren kunne opleve, at parkeringsafgifter blev givet på et uigennemskueligt grundlag. Derfor fandt arbejdsgruppen anledning til det generelle parkerings- og standsningsforbud i færdselslovens § 28, hvorimod forbuddene i det lokale bekendtgørelser blev ophævet. Derved blev reglerne i de forskellige kommuner, som udgangspunkt mere ensartet og synlige for bilisterne, så parkeringsafgifterne blev pålagt på et mere overskueligt grundlag. Derimod indeholder hverken den bagvedliggende rapport fra 2013 eller lovens forarbejder argumenter eller elementer af, at forbuddet blev indført i færdselsloven for at have en positiv trafiksikkerhedsmæssig effekt. Kommunen 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.

Københavns Kommune bemærker herudover, at det ved en ophævelse af forbuddet mod standsning og parkering i yderrabatten er kommunens vurdering, at det 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 måde 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, hvor det vil være muligt at parkere mellem cykelsti og gangsti, hvilket vil kræve, at bilisten krydser cykelstien, hvilken i helt udtalt grad vil reducere trafiksikkerheden og trafikafviklingen for cyklister m.v. I den forbindelse bemærkes det, at selvom sådan en passage af fortov og cykelsti 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, og forslaget vil derfor også betyde et øget ressourcepres på politiet, der som de eneste vil kunne sanktionere denne type af parkeringer.

Endelig bemærker Københavns Kommune, at færdselslovens § 92, stk. 1, kun hjemler 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 en privat 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.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet er enig i, at det generelle forbud mod parkering i yderrabatten i tættere bebyggede områder, som tilføjet ved lov nr. 169 af 26. februar 2014, skal ses i sammenhæng med, at samme lov fjernede kommunernes mulighed for i en lokal bekendtgørelse at forbyde parkering i eksempelvis yderrabatten. Et forbud mod parkering i yderrabatten som 20 ud af 98 kommuner benyttede sig*



af i 2011. Således valgte et betydeligt flertal af kommunerne ikke at benytte sig af muligheden for at indføre et sådant forbud lokalt. Dette er efter ministeriets opfattelse en klar indikation af, at der ikke er tale om et generelt behov blandt kommunerne for et forbud mod parkering i yderrabatter.

Hertil kommer, at det generelle forbud i færdselsloven har vist sig at have den utilsigtede konsekvens, at borgerne kan risikere at få en parkeringsafgift, selvom de holder parkeret på egen grund. Dette er efter ministeriets opfattelse ikke en acceptabel retsstilling for borgerne. På den baggrund finder ministeriet også, at det er mere hensigtsmæssigt, om et forbud mod parkering i yderrabatten sker ved skiltning eller lignende afmærkning de steder, hvor der kan være trafiksikkerhedsmæssige årsager herfor, hvorved bilisten ikke kan være i tvivl om forbuddet.

For så vidt angår kommunens betragtning om at sondre mellem parkering på privat eller offentlig grund finder ministeriet ikke, at det vil være muligt at lave en regel som differentierer disse, og som samtidig vil være let for dem, der parkerer, at efterleve.

For så vidt angår risikoen for kørsel på tværs af vejens egentlige rabatter og Københavns Kommunes eksempel med parkering langs søerne ved København, skal ministeriet bemærke, at eksemplet forekommer konstrueret. Ministeriet finder det således helt usandsynligt, at bilisterne skulle finde på ulovligt at krydse en cykelsti og et fortov for at parkere lovligt ved en yderrabat, f.eks. søerne i København. For så vidt angår Københavns Kommune bemærkninger om risikoen for et stort øget ressourceforbrug for politiet, kan ministeriet konstatere, at politiet i forbindelse med høringen ikke har haft bemærkninger til lovforslaget.

**Aarhus Kommune** finder den foreslåede fjernelse af ”yderrabat” i færdselslovens § 28 for særdeles u hensigtsmæssig. I medfør af forbuddet mod parkering i yderrabatten, har kommunen uden videre kunnet skrive parkeringsafgifter for parkering f.eks. i offentlige parker, offentlige skove, strandarealer, alle tilstånde græsarealer, hvor der ikke er fortov, men alene græsareal. Dette har haft den positive effekt, at der nu holder betydeligt færre køretøjer disse steder, hvilket har forbedret trafiksikkerheden og fremkommeligheden ganske betydeligt, særligt for de svage trafikanter, men også i stort omfang for alle andre køretøjer.

**Aarhus Kommune** tilkendegiver, at det er korrekt, at der fortsat vil være mulighed for på lokalt niveau at skilte med forbud på konkrete veje, men det vil være særdeles omkostningstungt og ødelæggende for det æstetiske udtryk. Herudover bemærker **Aarhus Kommune**, at det fejlagtigt fremgik af mediehistorien fra Nordjylland om parkering i yderrabatten, at der blev givet en afgift for parkering på privat areal, men afgiften blev skrevet for yderrabat på et tilstånde offentligt areal.



*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at det generelle forbud i færdselsloven har vist sig at have den utilsigtede konsekvens, at borgerne kan risikere at få en parkeringsafgift, selvom de holder parkeret på egen grund. Dette er efter ministeriets opfattelse ikke en acceptabel retsstilling for borgerne. På den baggrund finder ministeriet også, at det er mere hensigtsmæssigt, om et forbud mod parkering i yderrabatten sker ved skiltning eller lignende afmærkning de steder hvor der kan være trafiksikkerhedsmæssige årsager herfor, hvorved bilisten ikke kan være i tvivl om forbuddet.*

*Ministeriet skal i forhold til kommunens oplysning om, at en mediehistorie på området var fejlbehæftet bemærke, at det forhold at en konkret historie i medierne muligvis ikke var korrekt, ikke ændrer ved det overordnede principielle problem; nemlig at borgere risikerer at få parkeringsafgifter, selv om de parkerer på egen grund.*

*For så vidt angår Aarhus Kommunes oplysning om, at kommunen uden videre har skrevet parkeringsafgifter ud ved bl.a. offentlige skove og strandarealer, skal ministeriet for god ordens skyld bemærke, at det følger af den gældende færdselslovs § 28, stk. 3, 3. pkt., at uden for tættere bebygget område kan et køretøj, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3.500 kg, lovligt standses eller parkeres med hele eller en del af køretøjet i yderrabatten eller med en del af køretøjet på fortov. Ministeriet lægger til grund, at Aarhus kommunes beskrevne afgiftspålæg ved offentlige skove mv. er sket i overensstemmelse hermed. Det bemærkes i den forbindelse, at såfremt lovforslaget vedtages ophæves denne undtagelse til det generelle forbud.*

### **3. Ændring af reglerne om forbud mod færdselsarter på private fællesveje**

**FDM** gør gældende, at de er enige 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.

**KL** bemærker, at det ikke fremgår nærmere, om samtykke fra grundejerne betyder, at samtlige grundejere skal give deres samtykke, før et forbud mod visse færdselsarter kan gennemføres. Herudover bemærker KL, at der vil være en større administrativ byrde for kommunerne, når der skal indhentes samtykke fra grundejerne i henhold til ændringerne i § 92.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at det følger af bestemmelsens ordlyd, at der skal indhentes samtykke fra grundejerne. Med grundejer forstås den personkreds, som privatretligt er berettiget til at disponere over det pågældende færdselsareal, hvor der planlægges forbud mod færdselsarter. Det vil være samtlige grundejere, som vil skulle give deres samtykke, men samtykket vil i mange tilfælde kunne gives af eksempelvis en*



*grundejerforening eller et vejlaug, men det vil naturligvis afhænge af, om en sådan fælles beslutning på vegne af grundejerne kan rummes inden for den enkelte forenings vedtægter.*

**Dansk Cyklistforbund** vurderer, at den foreslåede ændring kan komme til at ske på bekostning af trafiksikkerheden for bløde trafikanter. Den vil således kunne spænde ben for kommunernes mulighed for, at 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.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at intentionen med forslaget er at sikre en bedre retsstilling for grundejere på private fællesveje, da det med forslaget tilføjes, at de berørte grundejere vil skulle give deres samtykke, såfremt en kommune ønsker at forbyde en færdselsart på deres private fællesvej. Forslaget vil således ikke ændre på, at en kommune fortsat vil kunne forbyde en færdselsart, dog vil det altså fremadrettet kræve grundejernes samtykke.*

#### **4. Vejmyndigheders parkeringskontrol**

**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. Det vil ligestille de offentlige myndigheder, og kan også gøre det enklere for borgerne.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at der allerede i dag i færdselslovens § 122 a er hjemmel til, at kommunalbestyrelsen helt eller delvist kan overtage kontrollen med standsning- og parkering. Lovforslaget ændrer ikke på dette.*

**FDM** finder det fornuftigt, at Vejdirektoratet kan overtage parkeringskontrollen på statsvejen på lige fod med kommunerne på de kommunale veje. FDM finder det dog afgørende for borgernes retssikkerhed, at Vejdirektoratet - ligesom kommunerne - 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.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at den foreslåede ændring af færdselslovens § 122 a ikke ændrer ved, at det kræver udtrykkelig lovhjemmel at delegere kompetencen til en privat. Dette vil således heller ikke være muligt for eksempelvis Vejdirektoratet.*



**DI Transport** er enige i behovet for at øge kapacitet på landets rastepladser. Imidlertid henledes opmærksomheden på, at statens rastepladser er afgørende for, at chaufførerne kan overholde reglerne om køre- og hviletid, og udsteder af bøder på rastepladser derfor kan 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 hvilefaciliteter. Det bør derfor som minimum være muligt at afholde et reduceret ugentligt 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 parkeringsbøder for eksempelvis at holde uden for parkeringsbåsen, hvis man i øvrigt ikke er til gene eller fare for den øvrige trafik på rastepladsen.

**Brancheorganisation for den danske vejgodstransport (ITD)** bemærker, at de altid støtter op om forslag til frigivelse af parkeringskapacitet. Men med lovforslaget er det øjensynligt underforstået, at der i dag er for mange køretøjer, der langtidsparkerer på rastepladserne. ITD ønsker oplyst, om der foreligger valide undersøgelser for, hvor stort problemer er på rastepladserne, og hvor henne. Herudover bemærker **ITD**, at de frygter, at forslaget om at dæmme op for langtidsparkering på statens rastepladser risikerer at rejse en række andre praktiske spørgsmål, herunder hvad er definitionen på langtidsparkering.

Desuden anfører **ITD**, at statens rastepladser er afgørende for, at lastbilchauffører kan overholde køre- og hviletidsreglerne. I henhold til 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 det er udstyret med passende sovefaciliteter. Rastepladserne bør derfor være tilgængelige i sådan et omfang, at chaufførerne kan overholde gældende køre- og hviletidsregler.

**ITD** finder, at hensynet til trafiksikkerheden og overholdelse af køre- og hviletid bør efter ITDs opfattelse veje højere end parkeringsregler, hvor ITD ønsker det præciseret, at der ikke gives parkeringsbøder for at holde uden for parkeringsbåsen, hvis man i øvrigt ikke er til gene eller fare for den øvrige trafik på rastepladsen.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at det ikke har været intentionen med forslaget, at lastbilschaufførerne skal risikere, at de ikke kan leve op til EU-rettens regler om køre- og hviletid.*

*Ministeriet må på baggrund af høringsvarene konkludere, at bemærkningerne til lovforslaget i den version, som blev sendt i høring, har givet indtryk af, at ministeriet nu vil igangsætte en målrettet parkeringskontrolindsats på statsvejsnettet, herunder rastepladser.*





*Den foreslåede ændring indebærer, at vejmyndigheder, som f.eks. Vejdirektoratet, vil få hjemmel til at kunne stå for kontrol af standsning og parkering. For Vejdirektoratets vedkommende vil dette gælde for statsvejene, herunder statens rasteplasser, ligesom Vejdirektoratet får adgang til at indgå aftaler med kommunalbestyrelser om varetagelse af parkeringskontrol i de givne kommuner. Om Vejdirektoratet finder et behov for at benytte sig af muligheden, vil blive vurderet løbende. Der er ikke for nærværende aktuelle planer om en målrettet parkeringskontrolindsats, men det retlige grundlag herfor vil nu blive tilvejebragt.*

*Endelig skal ændringen også ses som redaktionel, dvs. af lovteknisk karakter. Dette skyldes, at ministeriet generelt i færdselsloven ændrer bestemmelsernes ordlyd, således at "kommunalbestyrelsen" udskiftes med "vejmyndigheden" de steder, hvor det findes hensigtsmæssigt, at også andre vejmyndigheder end kommunerne får bestemte beføjelser efter færdselsloven.*

## **5. Klagenævn**

### **5.1. Generelt om oprettelsen af et klagenævn**

**Forbrugerombudsmanden** støtter forslaget om at oprette et klagenævn på parkeringsområdet og tilføjer, at et klagenævn vil højne forbrugerbeskyttelse og give forbrugerne en reel mulighed for at få behandlet denne type af sager i fremtiden.

**Danske Private Parkeringselskabers Brancheforening (DPPB)** er af den grundlæggende opfattelse, at et klagenævn er unødvendigt og ikke vil forbedre forbrugernes retsstilling. For det første finder DPPB, 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 domstolssystemet som primært tvistløsningsredskab i højere grad end et klagenævn sikrer udviklingen af en retspraksis, der giver såvel forbrugerne som parkeringsoperatørerne autoritative retningslinjer.

For det andet bemærker **DPPB**, at det nuværende system betyder, 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. Den foreslåede ændring vil betyde, at den formelle tvistløsning i stedet – som udgangspunkt – skal initieres af forbrugeren, der typisk ikke har samme kendskab til regelgrundlaget mv. Det 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.



Herudover bemærker DPPB, at det følger af lovforslaget, at klagenævnet skal dække "området for privat betalingsparkering". Der savnes imidlertid en afgrænsning af, hvad der forstås ved "privat" og ved "betalingsparkering". Endvidere bemærker DPPB, at de finder det retssikkerhedsmæssigt ubetydende, at forklaringer ikke vil blive afgivet under samme strafansvar for et nævn, som for en domstol. Endelig stiller DPPB sig tvivlende overfor, om det vil være praktisk muligt at have et klagenævn klar til udgangen af året. Dels vil det kræve forudgående forhandlinger med en række parkeringsselskaber, der ikke er medlemmer af DPPB. Dels vil et hensigtsmæssigt IT-system, som ikke mindst vil kunne medvirke til at begrænse klagenavnets sagsbehandlingsomkostninger, skulle udvikles fra bunden eller specialtilpasses, hvilket næppe kan nås til den 1. januar 2018. Den 1. januar 2019 forekommer derfor både mere rimelig og realistisk.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at hensigten med forslaget bl.a. er at give bilisterne en endnu bedre mulighed for at få prøvet retmæssigheden af en pålagt parkeringsafgift. Det er ministeriets vurdering, at det kun kan være til gavn for bilisterne, at de får denne mulighed, også selvom en sag tabes, idet de i det tilfælde vil have fået en uvildig parts vurdering af afgiftens rigtighed.*

*Endvidere medgiver ministeriet, at ordlyden af den foreslåede bestemmelse, hvoraf det fremgik, at branchen for området for "privat betalingsparkering" ikke har den fornødne præcision. Ministeriet har således ændret på ordlyden af § 122 d, så det nu fremgår, at til behandling af klager over kontrolafgifter pålagt af private for overtrædelse af vilkårene for brug af offentligt tilgængelige private parkeringsområder opretter branchen på området et klagenævn. Herved er udtrykket "privat betalingsparkering" udgået.*

*I forhold til spørgsmålet om, at forklaringer afgivet for et klagenævn ikke er under strafansvar, skal ministeriet bemærke, at det er op til branchen selv at tage stilling til, om behandlingen af klager skal foregå på et skriftligt grundlag, eller om der også kan afgives mundtlige forklaringer.*

*Hvad angår spørgsmålet om ikrafttrædelsestidspunktet for de foreslåede bestemmelser om klagenævnet, er ministeriet enig i, at den foreslåede ikrafttrædelse den 1. januar 2018 risikerer at indebære et for stort tidspres. Det er et afgørende hensyn for ministeriet at sikre ordentlig tid til, at branchen kan oprette et nævn, der fungerer. På den baggrund ændres ikrafttrædelsesdatoen til den 1. juli 2018. Det forventes, at lovforslaget vedtages i denne folketingssamling, hvormed branchen får mere end et år og dermed efter ministeriets opfattelse den fornødne tid til at tilrettelægge rammerne for klagenævnet.*

**Den Danske Dommerforening** gør opmærksom på, at sager om private parkeringsafgifter i dag behandles af byretterne efter den såkaldte småsagsproces, 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 derfor ikke Dommerforeningens opfattelse, at sædvanlig nævnsbehandling hverken er væsentlig hurtigere eller mindre besværlig for borgerne. Spørgsmålet om oprettelse af et eventuelt klagenævn er imidlertid et politisk valg. Endelig bemærker Dommerforeningen, at klagenævnet i givet fald bør være et privat tvistløsningsorgan godkendt efter forbrugerklagelovens § 6, navnlig således at forbrugerklagelovens § 15 og retsplejelovens § 361 finder anvendelse på nævnet.

**Dommerfuldmægtigforeningen** er ikke enig i, at domstolenes behandling af parkeringssager er uoverskuelig, langsommelig og besværlig. I den forbindelse anfører Dommerfuldmægtigforeningen, at alle undersøgelser viser, at Danmark er det land i Europa, hvor borgeren har størst tillid til domstolene, og hvor sagerne behandles hurtigst.

Endvidere anfører Dommerfuldmægtigforeningen, at 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 en borger alligevel skal betale for at starte en sag, vil vedkommende formentlig i stedet for betale for parkeringsafgiften. Herudover anfører Dommerfuldmægtigforeningen, at det ikke er korrekt, at domstolsprocessen er meget dyr. I den forbindelse bemærkes det, at selvom et parkeringsselskab 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.

Dommerfuldmægtigforeningen anfører endvidere, at ved domstolene sker hovedforhandlingen af en sag mundtlig, hvilket altså er et møde, hvor parterne under grundig vejledning af en dommer, 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 dårligere end i det nuværende system.

Endelig anfører Dommerfuldmægtigforeningen, at 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 uhensigtsmæssig forskel set fra borgerens synspunkt.

**Domstolsstyrelsen** oplyser, 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 måned.

Endvidere bemærker Domstolsstyrelsen, at 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.

Herudover bemærker Domstolsstyrelsen, at 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.

Endelig bemærker Domstolsstyrelsen, at skulle der være interesse herfor, indgår Domstolsstyrelsen og domstolene gerne i en dialog med interessenter på området om, hvordan eventuelt særlige behov for sagsbehandlingsformer kan tilgodeses ved domstolene.

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

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at ministeriet på ingen måde har haft til hensigt, at stille spørgsmålstegn ved de danske domstoles retssagsbehandling, herunder borgernes tillid til domstolene.*

*Baggrunden for ministeriets bemærkninger om domstolsprøvelsen skal forstås sådan, at ministeriet vurderer, at mange borgere vil sidde med den opfattelse, når de hører, at en sag kan ende ved domstolene, at dette potentielt kan være en besværlig proces, herunder også bekostelig. Dette var også et af de argumenter, som arbejdsgruppen bag rapporten "Bedre Forbrugerbeskyttelse på Parkeringsområdet" fra juni 2013 fandt talte for oprettelsen af et klagenævn. Ministeriet henviser til rapportens side 195. Ministeriet vurderer således, at en betydelig andel af almindelige borgere uden juridisk indsigt eller daglig gang ved domstolene formodes at have den opfattelse, at domstolsprøvelsen kan være besværlig. Selvom denne opfattelse måtte være fejlagtig, ændrer det ikke ved, at såfremt et klagenævn kan være med til, at disse personer*



får prøvet deres sag af et uvildigt klagenævn, så er målet med denne del af lovforslaget opnået.

For så vidt angår oprettelse af nævnet efter forbrugerklagelovens § 6, sagsomkostninger mv., bemærker ministeriet, at lovforslaget kræver, at parkeringsbranchen selv opretter et klagenævn. Det er imidlertid ikke ministeriets hensigt at blande sig i selve etableringen eller driften, så længe nævnet lever op til formålet med oprettelsen og sædvanlige standarder for den type nævn, f.eks. upartisk og uvildig behandling af klager over parkeringsafgifter.

**FDM** hilser forslaget om et klagenævn velkommen, men opfordrer til, at det gøres til et krav, at klagenævnet offentliggør en liste over tilmeldte parkeringselskaber, da det vil være med til at sikre borgerne troværdig og afgørende information om parkeringsafgifters gyldighed. Hvis ikke en liste offentliggøres, kan man risikere, at mindre lødige selskaber påstår, at de er tilmeldt.

Herudover foreslår **FDM**, at såfremt klagenævnet ikke er i drift den 1. januar 2018, bør Forbrugerklagenævnets beløbsgrænse på 1.000 kr. fjernes midlertidigt for så vidt angår parkeringsafgifter, så klager over parkeringsafgifter kan behandles der, indtil nævnet er i drift.

Endelig opfordrer **FDM** til, at der som ved 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 blev tilpligtet at være et godkendt klagenævn.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at intentionen med lovforslaget bl.a. er at give borgerne en endnu bedre retssikkerhed ved, at der etableres et klagenævn. Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 14, så er det hensigten, at branchen på egen hånd skal stå for etableringen af klagenævnet, herunder også fastsætte vedtægter for nævnets virke. Ministeriet vil på den baggrund ikke på forhånd stille egentlige materielle krav til klagenævnet, så længe nævnet lever op til formålet med oprettelsen og sædvanlige standarder for den type nævn, f.eks. upartisk og uvildig behandling af klager over parkeringsafgifter.*

*Det følger af forslaget til kommende § 122 d, stk. 2, at ministeren kan fastsætte nærmere regler om klagenævnets virke, herunder regler om tilsyn, som bl.a. sikrer muligheden for, at der kan fastsætte bindende rammer for nævnet. Det er imidlertid kun hensigten, at denne mulighed skal benyttes, såfremt det måtte vise sig at være nødvendigt af hensyn til at sikre, at klagenævnets behandling af sager fungerer hensigtsmæssigt. Med andre ord får branchen i første omgang muligheden for at tilrettelægge rammerne for klagenævnet virke uden indblanding fra det offentlige.*



**Forbrugerrådet Tænk** bemærker, at det kan være vanskeligt for parkanterne at skelne mellem henholdsvis offentlige og private parkeringspladser, hvorfor Tænk helst så, at der var ens regler for offentlig og privat parkering, herunder også samme klagevej, hvorfor der opfordres til, at der arbejdes mod at integrere de to områder på længere sigt.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at baggrunden for forslaget om at oprette et klagenævn bl.a. hviler på rapporten om "Bedre Forbrugerbeskyttelse på Parkeringsområdet" fra juni 2013 afgivet af en arbejdsgruppe nedsat af Justitsministeriet. Det var gruppens vurdering, at retssikkerheden for afgifter pålagt af en offentlig myndighed var tilstrækkelig, idet disse afgifter kan påklages til myndigheden, som bl.a. vil være underlagt de almindelige forvaltningsretlige regler. Derimod fandt arbejdsgruppen, at der var behov for at oprette et klagenævn på det private område henset til de manglende klagemuligheder. Ministeriet er enig i denne vurdering.*

## **5.2. Klagenævnets finansiering**

**Dansk Erhverv** bemærker, at da klagenævn er omkostningstunge, og finansieringen i sidste ende skal forestås af afgiftsbetalerne, bør oprettelsen af et nævn overvejes nøje.

**DPPB** anfører, at de – umiddelbart – er af den opfattelse, at et parkeringsnævns gennemsnitsomkostning for en behandling af en sag må forventes at ligge omkring 10.000 kr., 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.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at ministeriets vurdering i lovforslaget beror på et skøn foretaget af Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, hvor der efter styrelsens vurdering må forventes at skulle behandles et sted mellem 3500-4000 klager om året. Det må forventes at koste et sted omkring 10-15 millioner kr. årligt. Dette giver en gennemsnitlig omkostning per sag på 3-4000 kr.*

*Ministeriet er indforstået med, at det må forventes, at omkostningerne for klagenævnet i opstarten må forventes at være højere al den stund, at etableringen indebærer visse engangsomkostninger. Men ministeriet finder ikke anledning til at betvivle Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens umiddelbare skøn, når klagenævnet først har været etableret i et stykke tid.*



*For så vidt angår, at klagesagerne typisk kræver skriftveksling, fremskaffelse og gennemgang af diverse materiale m.v., lægger ministeriet til grund, at parkeringsselskaberne allerede i dag har kendskab hertil, f.eks. i de tilfælde, hvor en sag efter de gældende regler skal behandles ved domstolene.*

*Endelig bemærker ministeriet, at det vil være op til branchen selv at vurdere, hvordan klagenævnet skal oplyse sine sager, herunder om dette skal foregå ved skriftlige eller mundtlige indlæg fra parterne.*

### **5.3. Parkeringsafgifternes størrelse**

**FDM** bemærker, at de 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. Dog bemærker de, at de forventer, at den anslåede driftsomkostning på anslået 14 millioner kr. årligt bør kunne indeholdes i branchens øvrige almindelige driftsomkostninger, henset til at branchen årligt har en anslået omsætning på 1 milliard kroner.

**DPPB** antager, at kontrolafgiftsniveauet på det private parkeringsområde relativt hurtigt vil stige fra de nuværende typisk 750 kr. for en afgift til 1.000 kr. eller mere. Dels pga. den almindelige prisudvikling, dels på grund af de udgifter branchen pålægges til ændret skiltning, klagenævn mv. **DPPB** finder, at det havde været ønskeligt, om man i bemærkningerne havde forholdt sig til, om beløbsgrænsen for at klage til Forbrugerklagenævnet i så fald påtænkes forhøjet.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at en klage over en parkeringsafgift, som det også fremgår af de almindelige bemærkninger (pkt. 2.4.1.), kun kan behandles ved Forbrugerklagenævnet, hvis den overstiger 1.000 kr. Det er ikke hensigten med klagenævnet indenfor parkeringsområdet at afskære forbrugeren fra at benytte sig af Forbrugerklagenævnet, hvis betingelserne for at indbringe en sag til Forbrugerklagenavnets behandling er opfyldt. Det er endvidere ikke hensigten at afskære forbrugeren fra muligheden for at gå direkte til domstolene. For at der ikke skal være tvivl om dette, er dette nu tilføjet i bemærkningerne til lovforslaget, jf. punkt 2.4.2.*

### **5.4. Krav om tilmelding til klagenævnet samt krav om klagevejledning**

**DPPB** bemærker, at DPPB går ud fra, der ved vejledning om tydelig klagevejledning menes på selve kontrolafgiftskortet, og ikke på en skiltet vejledning, hvorved **DPPB** bemærker, at branchen netop er blevet påtvunget betydelige millionudgifter til skilteændringer.



*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at det, som DPPB selv anfører, fremgår af bemærkningerne til forslaget, at vejledningen om klagenævnet skal fremgå af selve kontrolafgiften. Det fremgår endvidere udtrykkeligt at bemærkningerne, at oplysninger på et skilt ikke vil være tilstrækkeligt. Det er derfor ikke med lovforslaget hensigten, at branchen pålægges at ændre samtlige nuværende skiltes indhold for at kunne leve op til loven.*

**Forbrugerrådet Tænk** finder det positivt, at informationsforpligtelsen fremhæves i tilføjelsen til færdselslovens § 122 c og i bemærkningerne hertil. Det bør dog 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.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at det allerede følger af færdselslovens § 122 c, at kontrolafgift ved parkering på offentligt tilgængeligt privat område kun, medmindre der gælder et generelt og tydeligt forbud mod parkering på området, kan pålægges, hvis dette på stedet er tydeligt tilkendegivet.*

*De nærmere regler herom er udstedt i bekendtgørelse nr. 202 af 28. februar 2014 om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder. Ministeriet finder ikke anledning til at ændre på disse regler, hvor der bl.a. er krav til skiltningen på en plads.*

**APCOA Parking** bemærker, at som bestemmelsen til færdselslovens § 122 c, stk. 2, er formuleret, kan det fortolkes sådan, at der er fri adgang til at indgive klage til nævnet straks efter kontrolafgiften er pålagt, hvilket ifølge APCOA Parking skaber to problemstillinger.

For det første afskæres parkeringsselskaberne for kontradiktion inden sagen indbringes for nævnet. I den forbindelse bemærkes det, at det ikke giver 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 øvrigt i strid med den praksis, der gælder for alle øvrige klagenævne, herunder Forbrugerklagenævnet, og vil medføre, at selskabernes retssikkerhed 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 være undgået.

For det andet bemærker **APCOA Parking**, at bestemmelsen tager sit udgangspunkt i den antagelse, at kontrolgebyret og klagevejledning pr. definition kommer til kundskab hos parkanten, i forbindelse med at en afgift pålægges. Højesteret og efterfølgende Sø- og Handelsretten har imidlertid afgjort, at afgif-





ten de facto skal være kommet bilisten i hænde, og det således ikke skal komme bilisten til skade, hvis eksempelvis en afgift blæser af bilen. Som konsekvens heraf bliver der i dag automatisk sendt en gebyrfri erindringsskrivelse førend en evt. rykkerprocedure iværksættes. Derfor foreslås det, at klagevejledningen påføres denne erindringsskrivelse eller klagebesvarelse, såfremt klage indsendes før erindringsskrivelse.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at det vil være op til branchen selv at udarbejde klagenævnets retningslinjer. Så længe hensynet bag oprettelsen af klagenævnet ikke omgås, har ministeriet ikke nogen bemærkninger til, at rammerne for et klagenævn tilrettelægges således, at nævnet ikke behandler en klage, hvis ikke klager først har sendt en klage til parkeringsselskabet. Det bemærkes i den forbindelse, at det eksempelvis følger af § 16, stk. 2, i lov om alternativ tvistløsning i forbindelse med forbrugerklager (forbrugerklageloven), at et godkendt privat tvistløsningsorgan eller Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen kan afvise at behandle en klage, hvis forbrugeren ikke forudgående har reklameret over for den erhvervsdrivende.*

*Det er herudover ministeriets opfattelse, at klagevejledningen bør fremgå af selve afgiften, men naturligvis også bør fremgå af en evt. senere erindringsskrivelse, såfremt et selskab benytter den praksis. Baggrunden for forslaget er, at modtager af en afgift skal være vidende om muligheden for at kunne påklage denne til klagenævnet.*

**FDM** foreslår, at der i forbindelse med den vejledning om klagenævnsadgangen, som skal nævnes på selve kontrolafgiften, udarbejdes en officiel standardtekst, som skal benyttes, for dermed at undgå fortolkningstvivil.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at det fremgår af bemærkningerne til den foreslåede § 122 c, stk. 2, at der i forbindelse med, at en kontrolafgift pålægges, også skal vejledes om klageadgangen til klagenævnet, og at det skal fremgå direkte af den pålagte afgift. Det er ministeriets umiddelbare vurdering, at der ikke er behov for at detailregulere, hvordan klagevejledning skal se ud. Det vil derfor være op til selskaberne selv at udforme denne.*